

Pro Bahn Schweiz • Pro Rail Suisse • Pro Bahn Svizzera
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs



Bild: wo

Die Meterspurigen

Integration der Romandie bei RAILplus bringt indirekten Kundennutzen

Ein Preis für vorbildliche öV-Mitarbeitende: Die Nominierten des Premio Pro
Schweizer Kreuz der Mobilität: Ein offener Brief an Bundesrätin Leuthard



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D Entschädigungspraxis muss sich verbessern

Erstmals gab es in der Schweiz einen Sommerfahrplan. Dieser hat mit wenigen Ausnahmen überraschend gut funktioniert. Viele Kunden mussten längere Fahrzeiten in Kauf nehmen, zeigten aber Verständnis. Im Gegenzug ist der an sich gut gemeinte Entschädigungsversuch in der Westschweiz missglückt. Die Hürden für den Anspruch auf Entschädigung waren viel zu hoch. Einmal mehr war die Lösung eine App, die nicht immer funktionierte und einen Teil der Kunden ausschloss. „Das sollten die Schweizer doch etwas lockerer sehen“, sagte SBB-Chef Andreas Meyer an einer Medienkonferenz Anfang August. Diese Aussage kann ich nicht teilen. Bei den SBB handelt es sich um ein öffentliches Unternehmen mit einem klaren Service-public-Auftrag. Entsprechend hoch darf die Erwartungshaltung sein.

F La pratique des dédommagements doit être améliorée

Pour la première fois, un horaire estival a été mis en oeuvre. À quelques exceptions près, et de manière surprenante, tout a bien fonctionné. De nombreux usagers ont subi des retards mais se sont montrés compréhensifs. Par contre, l'opération de dédommagement des CFF en Romandie n'a pas répondu aux attentes. Les obstacles pour les ayants droit étaient beaucoup trop nombreux. Une fois encore, la solution reposait sur une application qui n'a pas toujours fonctionné, avec une partie des clients lésés, laissés pour compte. «Les Suisses devraient faire face de manière un peu plus détendue», expliquait Andreas Meyer. Un avis que je ne saurais partager. Les CFF sont une entreprise publique avec un cahier des charges de service public. Les usagers sont donc en droit d'attendre des prestations en conséquence.

I Le procedure di rimborso devono migliorare

Quest'anno, per la prima volta in Svizzera, è entrato in vigore un orario estivo che ha funzionato per lo più in modo buono tranne per poche eccezioni. Ma vi sono stati ritardi e tempi di percorrenza più lunghi per tanti clienti, che tuttavia si sono mostrati comprensivi. Purtroppo le procedure nella Svizzera francese previste per un rimborso non hanno funzionato a dovere. Per ottenere il rimborso si doveva utilizzare una app, che da un lato non sempre funzionava e che dall'altro ha escluso a priori la clientela che non dispone di questa tecnologia. Il CEO delle FFS, Andreas Meyer, ha affermato che „gli Svizzeri dovrebbero reagire con maggior leggerezza“. Non posso condividere questa affermazione. Le FFS sono un'azienda pubblica con un mandato di servizio pubblico. Perciò le aspettative della clientela possono essere elevate.

Inhalt

Schwerpunkt „Qualität im öV“

Litra-Studie zu Preis-Leistungs-Verhältnis 3
SBB in europäischer Vergleichsstudie top 4
Regionalverkehr unter der Lupe 5

Preis „Premio Pro“

Pro Bahn nominiert 10 Personen, die sich besonders für Kunden eingesetzt haben ... 6-8

Fokus „Meterspurbahnen“

Der Verband RAILplus im Porträt 9-10
Sprung über den Röstigraben 11

Aktuell

Astuti: Mendrisiotto als Neat-Verlierer 12
CITraP: Offener Brief an Doris Leuthard 13
Nachrichten 1 & 2 14/21
Limmattalbahn: Abstimmung naht 15
Bizarr: TGV-Halt und Regionalverkehr 16

öVerreisen

Unterwegs im Kanton Solothurn 18-19
Saline von Bex und Blonay-Chamby-Bahn .. 20

Pro Bahn

Aus den Regionen 22

Leserbriefe 21

Frontbild: Aigle – Ausgangspunkt dreier moderner Meterspurlinien

Impressum

InfoForum 3/2018, Versand: 5. September 2018

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Edy Bernasconi, Marcel Burlet, Edwin Dutler, Daniel Mange, Sylvain Meillasson, Bruno Eberle, Urs Schaffer, Michael Strasser, Andreas Theiler, Kaspar Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco@projektathleten.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2018, Versand: 5. Dezember 2018
Inserate- und Redaktionsschluss 15. November 2018
InfoForum 1/2019, Versand: 6. März 2019
Inserate- und Redaktionsschluss 14. Februar 2019

Handlungsbedarf bei Einzeltickets

Eine Studie bescheinigt dem Schweizer öV ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis. Gewisse Fragezeichen sind angebracht.

Karin Blättler Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) hat am 14. August die Studie „Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich“ vorgestellt. Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, die Niederlande und Grossbritannien wurden vom Forschungsinstitut Infrac für diese Untersuchung verglichen. Gemäss der Studie verfügt die Schweiz gegenüber diesen Ländern über eine hohe Pünktlichkeit und eine hohe Angebotsdichte im öffentlichen Verkehr. Dieses Ergebnis überrascht nicht. Angesichts der aktuellen Liberalisierungs- und Digitalisierungsentwicklungen stellt sich jedoch die Frage, wie lange der Schweizer öV noch ein Erfolgsmodell bleibt.

Eine weitere Erkenntnis aus der Studie ist gemäss Litra und dem Verband Direkter Verkehr Schweiz (siehe Seite 4), dass die Schweiz über ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis verfüge. Die öV-Kunden sehen das anders. Die Billettpreise haben in den vergangenen Jahren durchschnittlich um 21 Prozent aufgeschlagen. Hinzu kommt, dass einzelne Billettkategorien überdurchschnittlich teuer sind:

- Beispielsweise dazu zählen Einzelfahrten ohne Halbtax.

- Die Preisdifferenz von der 2. Klasse zur 1. Klasse in Höhe von 73 Prozent ist keineswegs mehr gerechtfertigt, zumal in den Regionalzügen/S-Bahnen auf 2+2-Bestuhlung auch in der 1. Klasse gesetzt wird.
- Tageskarten für 75 Franken setzen ein Halbtax voraus. Der Preis ist so angesetzt, dass er meistens teurer ist als Einzelbillette zum Halbtax. Zum Vergleich: Ein Zugbillett Lugano – St. Gallen retour kostet mit Halbtax 75 Franken. Die Spartages-Karte als günstige Alternative anzugeben, ist nicht korrekt, weil nicht alle Kunden davon profitieren können.

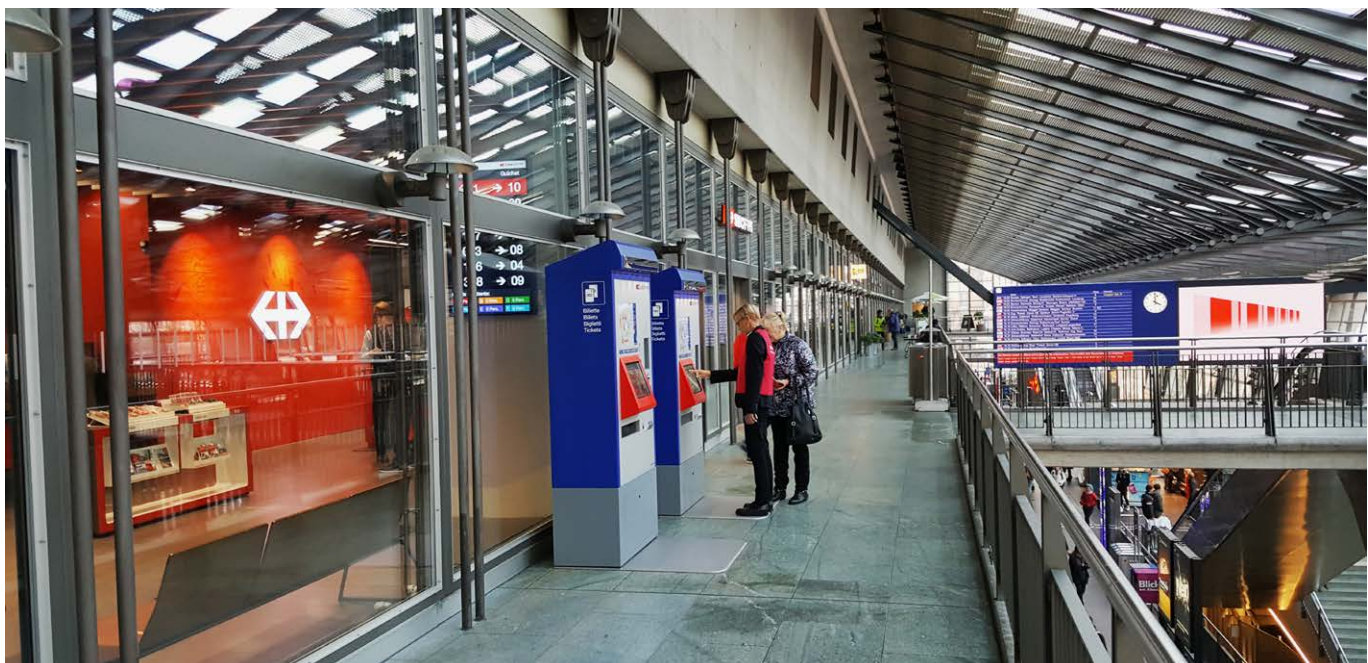
Bewährte bestehende Angebote werden laufend optimiert oder abgeschafft. Bei Optimierungen wird der Leistungsumfang erweitert, dem Produkt ein neuer Name gegeben und dadurch ein höherer Preis legitimiert. So wird das auch mit dem beliebten und bewährten Abo „Gleis 7“ geschehen. Auch wenn das Gleis 7 nicht alles abgedeckt hat, so war es doch für die Jugendlichen erschwinglich. Statt das Gleis 7 zu optimieren, etwa mit einem Gleis 7 plus mit einem erweiterten Leistungsumfang, wird ein völlig neues Produkt ent-

wickelt und mit neuem Namen auf den Markt gebracht. Erfahrungsgemäss ist dies mit sehr hohen Kosten verbunden.

Rabatte für Senioren

Aus Sicht von Pro Bahn sollte zuerst mit Hochdruck das äusserst komplexe Tarifsystem vereinfacht werden. Das würde den Verwaltungs- und Informatikaufwand mit Sicherheit reduzieren. Die dadurch eingesparten Mittel könnten dann an die öV-Kunden weitergegeben werden. In diesem Sinne könnte auch in der Schweiz das Preis-Leistungs-Verhältnis durchaus noch verbessert werden.

Positiv ist sicherlich, dass auch der Verband Direkter Verkehr Schweiz (ch-direct) in gewissen Bereichen Handlungsbedarf sieht und sich nicht mit dem Status quo begnügt. So wurde klar eingeräumt, dass die Einzelfahrten in der Schweiz vergleichsweise zu teuer sind. Bei Rabatten für Senioren hinkt die Schweiz den Nachbarländern hinterher. Die Tarife für Gelegenheitsfahrer und bestimmte Kundengruppen müssten gesenkt werden, erklärte Janine Pilloud als Präsidentin von ch-direct bei der Präsentation der Studie. Bleibt zu hoffen, dass auf die Worte Taten folgen.



Die Preise im Schweizer öV sind ein Dauerbrenner: Billettautomaten im Bahnhof Luzern.

Bild: Gerhard Lob

Wer und was bei VöV, ch-direct und Litra

GL Neuerdings ist immer häufiger vom Verband „ch-direct“ die Rede. Was ist das eigentlich? „ch-direct“ ist das Kürzel für „Direkter Verkehr Schweiz“. Das ist der nationale Tarifverbund, der dafür sorgt, dass mit einem einzigen Fahrausweis mehrere Transportmittel genutzt werden können. Rund 250 Transportunternehmen sind beteiligt. Die bekanntesten Produkte sind das GA und das Halbtax-Abo. Präsidentin von ch-direct ist Jeannine Pilloud (ehemals Chefin Personenverkehr SBB) in ihrer neuen Funktion als SBB-Delegierte für öV-Branchenentwicklung; Geschäftsführer ist Markus Thut.

Unter der gleichen Adresse wie ch-direct finden wir am Dählhölzliweg 12 in Bern auch den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und den Verband Seilbahnen Schweiz (SBS). Die drei Verbände betreiben dort eine gemeinsame Geschäftsstelle. Der VöV ist der nationale Dachverband der Transportunternehmen (TU) des öffentlichen Verkehrs. Seine Mitglieder sind 127 TU sowie rund 180 Unternehmen aus Wirtschaft und Industrie. Präsident ist Norbert Schmassmann, Direktor der Luzerner Verkehrsbetriebe VBL. VöV-Direktor ist Ueli Stüchelberger. Er leitete in Doppelfunktion auch den Verband Seilbahnen Schweiz, wurde dort aber im Februar 2018 von Alexander Bernhard abgelöst. Präsiert wird SBS von Nationalrat Dominique de Buman.

Zudem gibt es in Bern noch die Litra, den Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr. Die Litra informiert zu Fragen des öffentlichen und des privaten Verkehrs und nimmt Stellung zu Verkehrsproblemen im Sinne einer zielgerichteten Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie zählt 220 Mitglieder, darunter etliche TU, die auch zum VöV oder ch-direct gehören. Geschäftsführer ist René Böhlen, Präsident Nationalrat Martin Candinas.

Top für Familien, Flop für Business-Leute

Gemäss dem britischen Online-Buchungsservice Loco2 hat die Schweiz mit den SBB die beste Bahn in Europa. Aber in einigen Kategorien hapert es.

Gerhard Lob Die SBB dürfen sich freuen. Mit ihrem Kinderparadies, den Familienzonen, ihren Optionen für Wintersportler sowie dem Serviceangebot für Personen mit Behinderungen sind die helvetischen Bundesbahnen zum besten Bahnbetreiber Europas gekürt worden – vor der Deutschen Bahn (DB) und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Das ist zumindest das Ergebnis eines Berichts des britischen Online-Buchungsdienst Loco2 (loco2.com). Im grossen Vergleich „Great Train Comparison Report“, der zwischen März und April 2018 durchgeführt wurde und im Internet als Download leicht zu finden ist, wurden 16 Bahngesellschaften in Europa befragt. Sie beantworteten 100 Fragen zur Ausstattung ihrer Züge und zum Angebot für die Passagiere. Leider wurden Reisende selbst nicht befragt, was die Ergebnisse natürlich etwas relativiert.

Gleichwohl: In vier von 12 Kategorien schwangen die SBB oben auf (siehe Tabelle), was den ersten Gesamrang bedeutete. Die rollenden Spielplätze im Fernverkehr haben den Autoren offenbar besonderen Eindruck gemacht. Das wurde

als ausgesprochen kinderfreundlich wahrgenommen. Aber auch beim Angebot für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, dem Veloservice und dem Angebot für Wintersportler führen die SBB auf Rang 1.

Italien bei Geschäftsreisen vorne

Nicht so gut sieht es in anderen Kategorien aus, etwa bei Ruheabteilen oder dem Reisen mit Haustieren. Bei Hochgeschwindigkeit ist von den SBB gar nichts zu sehen. Das verwundert nicht, denn in der Schweiz gibt es keine eigentlichen Hochgeschwindigkeitszüge. Dort rangiert die französische SNCF auf Platz 1, vor der spanischen Renfe und dem Eurostar. Schmerzhaft ist, dass die SBB beim Speiseangebot nur auf Rang 2 figurieren. Den ersten Platz nimmt hier die tschechische Staatsbahn CD ein.

Ein wunder Punkt ist zudem das Business-Reisen: Die beiden italienischen Hochgeschwindigkeitsanbieter Trenitalia und Italo sind in dieser Kategorie vor den ÖBB die besten. „Die Italiener rollen ihren Business-Kunden den roten Teppich aus“, lobt die Studie. Bei den Schweizern herrscht auch in dieser Kategorie noch Handlungsbedarf.

	1st	2nd	3rd
Business Travellers			
Families with Kids			
Backpackers			
Foodies			
Disabled Passengers			
Environmentalists			
Quiet Ambiance			
People with Pets			
Cyclists			
Winter Sports			
Couples			
Fast Track			

SBB, DB und ÖBB sind besonders häufig auf den ersten drei Rängen.

Quelle: loco2.com

Alte Bekannte als Schlusslichter

Die jüngste Rangliste der Qualitätsmessung im öffentlichen Regionalverkehr ist veröffentlicht.

Edwin Dutler Seit 2017 messen Testkunden einer externen Firma nach einem vorgegebenen Raster des Bundesamtes für Verkehr (BAV) verschiedene Kriterien in Regionalverkehrsfahrzeugen und bei Haltestellen. Im Jahre 2017 wurden so 47 000 Erhebungen bei insgesamt 88 Transportunternehmen (TU) durchgeführt. Der vorgegebene Raster gilt für alle TU einheitlich. Mitte Jahr hat das BAV die Resultate für 2017 bekannt gegeben und auf Grund des Öffentlichkeitsprinzips auf seiner Homepage publiziert. Dies ist sehr positiv, werden doch etwa im Gastgewerbe die Qualitätsmessungen der Gaststätten immer noch als Staatsgeheimnis gehütet.

Die Resultate: Die Goldmedaille ging bei den Bahnen an die Meiringen–Innertkirchen-Bahn, Silber gewann die Wynental- und Suhrentalbahn und Bronze ging an Aare Seeland mobil. Bei den Bussen

ging Gold an die Südbadenbus GmbH, Silber gewannen Stadtbuss Chur und René Ballestraz Transport (Sion – Sierre) mit gleicher Punktzahl. Wir gratulieren diesen Transportunternehmen für ihre grossen Bemühungen.

Am Ende der Rangliste können wir seitens Pro Bahn langjährige Dauerkunden begrüßen. Unsere sicher nicht immer objektiven Wahrnehmungen und meine persönlichen Erfahrungen haben sich durch die BAV-Qualitätsmessung aber bestätigt: Bei den Bahnen ist mit grossem Abstand die Waldenburgerbahn das Schlusslicht. Den BAV-Mindeststandard nicht erreicht haben auch die Deutsche Bahn (wen wundert es?), Transport Public Neuchâtelois, FART (Locarno – Camedo), Transports Montreux – Vevey, NStCM (Nyon – La Cure), CJ (Chemins de fer du Jura) und FW (Frauenfeld – Wil).

Bei den Bussen ist das Schlusslicht AVJ (Autotransport des Vallée de Joux). Den Mindeststandard nicht erreicht haben hier weiter TPC (Transports Publics du Chablais), TPN (Transports publics de la Région Yvernoise), VBSG (Verkehrsbetriebe der Stadt St. Gallen), der Busbetrieb von CJ, LLB (Leuk – Leukerbad), MBC (Morges – Bière – Cossonay) und TSD (Theytaz Excursions Sion).

Die Qualitätsmessungen des BAV sind sehr sinnvoll, aber ihre Kosten sind hoch. Deshalb dürfen die Kundinnen und Kunden sicher erwarten, dass die TU bestrebt sind, die aufgezeigten Mängel innert einer angemessenen Frist zu beheben.

Interessant waren zudem auch die Reaktionen der betroffenen TU, welche den Mindeststandard des BAV nicht erreicht haben, sowie des VÖV: Funkstille und Schweigen.

Creux du Van

Jetzt online kaufen



Immer mehr Berner entdecken das Bijouland

Murtensee, Neuchâtel und Neuenburger Jura

Fantastische Ausflüge auf bls.ch/bijouland

 **bls**
verbindet.

Zehn Kandidatinnen und Kandidaten für den Premio Pro

Die Auszeichnung von Pro Bahn Schweiz für vorbildliche und engagierte Mitarbeitende im öffentlichen Verkehr. Die Preisverleihung findet am 16. Oktober in Luzern statt.

Karin Blättler Pro Bahn Schweiz verleiht alle zwei Jahre den Premio Pro an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs, die sich besonders für die Kundinnen und Kunden eingesetzt haben. Erstmals hat Pro Bahn Schweiz die Auszeichnung 2016 verliehen. In den vergangenen zwei Jahren sind wieder unzählige positive Rückmeldungen von zufriedenen und dankbaren Kunden bei uns eingegangen.

Die Meldungen reichen von lebensrettenden Massnahmen bis hin zu kleinen Gesten, die sich einprägen. Wichtig ist, dass man als Kunde das Gefühl einer ehrlichen Anteilnahme hat, nicht einer widerwilligen Handlung, weil es die Betriebsabläufe so vorschreiben. Vielmehr haben sich die Mitarbeitenden in die Situation der Reisenden hineingefühlt oder versucht, die Gedanken der Reisenden zu verstehen; und sie haben getan, was sie für richtig befunden haben. Oder ganz einfach: Die Mitarbeitenden haben so gehandelt, wie sie es in derselben Situation auch für sich wünschen würden.

Unserem Zentralvorstand ist es schwergefallen, sich aus der Vielzahl von den zufriedenen Kundenzuschriften für zehn Kandidatinnen beziehungsweise Kandidaten zu entscheiden. Die nachstehenden Nominierten für die Premio-Pro-Auszeichnung sind stellvertretend für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im öffentlichen Verkehr, die tagtäglich ihr Bestes geben, damit alles sicher und reibungslos funktioniert. An dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön!

Die Auszeichnung wird am 16. Oktober 2018 um 11.00 Uhr im Verkehrshaus in Luzern überreicht.

Kandidat 1

Urs Allenbach
Buschauffeur bei AFA,
Autoverkehr Frutigen – Adelboden

„Am 28. Februar 2018, dem vermutlich kältesten Tag des ganzen Winters, fuhren wir um 8 Uhr mit dem Bus von Frutigen nach Adelboden. Ich fragte den Chauffeur, wo wir auf den Zubringerbus zur Talstation der Engstligenalp umsteigen müssten und erhielt zur Antwort, das sei in „Oey“. Als wir dort ankamen, wandte sich Herr Allenbach zu uns und meinte, es sei eigentlich nicht sinnvoll, in dieser Morgenkälte gut zehn Minuten auf den nächsten Bus zu warten, wir sollten mit ihm weiterfahren bis zur Endstation im Dorf, er sage es seinem Kollegen. Und so stiegen wir im geschlossenen Busterminal in Adelboden um. Kaum sassen wir im anderen Bus, fuhr er los. Bei der Talstation war es minus 20 Grad, wir genossen also den geheizten Zubringer wirklich aus vollem Herzen.“

Kandidatin 2

Adeline Germann
Buschauffeurin bei AFA,
Autoverkehr Frutigen – Adelboden

„Am Mittag des 17. März 2018 machte ich eine Trauzeremonie auf der Engstligenalp. Im Laufe des Nachmittags fuhr die Gruppe ins Tal, zu einer Gruppenunterkunft, um dort mit dem zweiten Apéro weiterzufahren. Ich verliess die Gesellschaft gegen halb sechs und spazierte im dichten Schneetreiben zur nächsten Busstation (Linie 31.232). Der Bus sollte dort um 17.30 Uhr abfahren, mit späterem direktem Anschluss in „Oey“ an den Bus nach Frutigen. Als ich um 17.37 Uhr noch immer keinen Bus sah, marschierte ich zurück zur Gruppe, um dort einen Privattransport zu ergattern.“

Kurz bevor ich dort ankam, tauchte der Bus hinter mir auf. Ich gab – eher halbherzig – ein Handzeichen, und oh Wunder, der Bus hielt. Frau Germann fragte freundlich, ob ich mitfahren möchte. Sie sei verspätet, weil sie noch die Ketten hätte montieren müssen.

Nun war ich erst mal an der Wärme, aber wie ging es weiter. Der Bus war zehn Minuten zu spät, würde ich den Anschluss erreichen? Glücklicherweise waren wenige Reisende bei diesem Wetter unterwegs, und ein Funkspruch an den Kollegen meldete mich mal an.

Und in „Oey“ hielt schliesslich Frau Germann nicht an der Haltestelle an, sondern praktisch im Kreisel, so dass ich nicht so weit im Matsch zu gehen hätte, um auf der anderen Strassenseite nach Frutigen einsteigen zu können. Auch hier folgte ein schlanker Anschluss wie aus dem Bilderbuch.“

Kandidat 3

Alexander Hartmann
Buschauffeur bei VBG
Verkehrsbetriebe Glattal AG

April 2016: „Ihr Engagement ist einem Fahrgast besonders positiv aufgefallen, weshalb dieser uns einen Brief geschrieben hat. Herr Molo hat am vergangenen Montag sein Handy am Bahnhof Oerlikon verloren, nachdem er mit der Linie 768 zum Bahnhof gefahren ist. Sie haben das Handy gefunden und es ihm nach Dienstschluss zu Hause vorbeigebracht. Da Herr Molo gehbehindert ist, hat er sich über diesen Extraservice sehr gefreut.“

Kandidat 4

Stefan Schulthess
Tramchauffeur bei
Verkehrsbetriebe Zürich

„Der Fahrdienstmitarbeiter (FDM) fährt am 20. März 2017 mit dem Tram der Linie 12 los ab Wallisellen Bahnhof und sieht nebenan ein offenes SBB-Signal, das ihm zeigt, das bald eine S-Bahn ab Wallisellen Richtung Oerlikon fahren wird. Kurz nach dem Losfahren nimmt er auf den SBB-Gleisen, die sich neben dem Tramtrasse befinden, eine Bewegung wahr und realisiert, dass sich eine Person direkt auf einem Gleis fortbewegt. Der FDM drückt seine Warnklingel, bittet seine Fahrgäste nach rechts zu schauen (weg von den Gleisen),



Freundliches Personal schafft zufriedene Kundinnen und Kunden.
Bild: SBB

hält sein Tram an (voll besetzt, da Hauptverkehrszeit), steigt aus und versucht mit Zurufen die Person dazu zu bewegen, sich aus dem Gefahrenbereich zu entfernen. Mittlerweile nähert sich auch aus Oerlikon eine S-Bahn. Die Person schaut zwar kurz zum FDM, läuft jedoch weiter direkt auf dem Gleis. Beide Lokführer nehmen einen Notstopp vor. Der FDM hat sogar vor, über den Zaun zu klettern, um die Person vom Gleis wegzuholen, realisiert jedoch, dass er dies innert nützlicher Frist nicht schaffen wird. Die Person entfernt sich im letzten Moment aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich. Zurück im Tram, gratulieren die Fahrgäste dem FDM zu seinem Einsatz.“

Dies unsere dramatische Geschichte, bei der es tatsächlich um Leben und Tod ging.

Kandidat 5
Christoph Stettler
Buschauffeur bei
Verkehrsbetriebe STI, Thun

„Er fuhr am Nachmittag des 27. Mai 2018 den STI-Kurs von Oberhofen nach Thun. An der zweiten Station stiegen vier Personen aus Südostasien zu. Sie konsultierten, wie üblich, ständig ihre Smartphones. Trotzdem merkten sie bei der zweitletzten Station in der Thuner Innenstadt, dass dies wohl ihr Ziel sei. Die Diskussion war für mich logischerweise unverständlich, aber dass sie etwas Konkretes geplant hatten, war offensichtlich.

Da wegen Baustellen die vorherige Haltestelle nicht bedient wurde, hatten sie trotz Smartphone Schwierigkeiten, sich

zu orientieren. Der Chauffeur Christoph Stettler hatte die Türen schon geschlossen, als er sah, dass sich die Personen in Bewegung setzten. Er öffnete ohne Umstände die Tür noch einmal und liess alle aussteigen – ohne Grimassen zu schneiden oder eine blöde Bemerkung zu murmeln. Und ohne dass jemand von den vier Passagieren noch hätte die Haltetaste bestätigen müssen.

Ein Detail meinerseits, aber wie oft sehe ich gerade im Stadtverkehr ganz andere Verhaltensweisen. Deshalb ist sein Verhalten eine Erwähnung wert.“

Kandidat 6
Slavisa Jovanovic
Buschauffeur bei
Maag Busbetrieb AG, Kloten

„Im April 2016 haben wir von einem Ihrer Fahrgäste eine E-Mail erhalten, die uns

Sie entscheiden!

Liebe Leserin, lieber Leser,
liebe öV-Kundin, lieber öV-Kunde,

Sie entscheiden, wer „Frau oder Herr Premio Pro“ wird.

Bitte senden Sie eine E-Mail mit Angabe der Kandidaten-Nummer an
sekretariat@pro-bahn.ch

spätestens bis am 30. September 2018.
Vielen Dank für Ihre Teilnahme.

sehr gefreut hat. Eine Kundin hat letzte Woche an der Haltestelle Dübendorf Post ihre Stöcke vergessen, worauf Sie ihr anboten, im Bus sitzenzubleiben und auf der Rückfahrt vom Bahnhof Stettbach die Stöcke an der Haltestelle abzuholen. Nicht nur, dass die Stöcke noch dort waren, auch Ihr Angebot hat die Kundin sehr gefreut.“

Kandidat 7
Renato Scalvini
Buschauffeur bei PostAuto-
Unternehmer „Niederer Autobetrieb
AG“ (PostAuto-Region Ostschweiz)

„Är isch e Dienschtige“, so der Kommentar zum Postautochauffeur durch eine Mitreisende, die zufällig mit mir bei der Haltestelle Glarus-Landstrasse ausgestiegen ist. Kurz vor der Abfahrt am Samstag, 26. Mai 2018, um 12.20 am Bahnhof Glarus begrüsst der Chauffeur mit einem „Grüezi wohl“ seine Fahrgäste auf der Fahrt nach Mollis, verkauft mit einer lustigen Bemerkung zwei jungen Damen das gewünschte Billett mit respektive ohne Halbtax-Abo. Da meldet sich eine ältere Dame hinten im Bus, sie hätte gerne noch ein „Chärtli“ nach Riedern: „Ich chumme grad füre cho zahle“. „Mit Halbtax, gell, wie immer, nä-näi, ich bring der's hindere“ so der Chauffeur. Und schon kommt der zweite Wunsch aus den hinteren Reihen: „Bringsch mir au eis, aber ohni Halbtax“, „Geere, häsch Münz? ... Macht nüt, ich cha wechsele.“ Zweimal ein persönlicher Service für Stammgäste auf dieser Linie und der Bus fährt weg, zwar mit einer Minute Verspätung, doch der Fahrplan lässt genügend Spielraum. Unterwegs werden weitere Reisende mitgenommen, jedes Mal der prüfende Blick des Chauffeurs im Rückspiegel, ob die Person auch abgessessen ist und ein kurzer Spruch dazu, denn es geht gleich um eini- >>>

>>> ge Kurven. Nach fünf Minuten steigen die Dame mit dem gewünschten „Chärtli“ und wir an der Landstrasse aus. Man kennt sich eben im Glarnerland, nicht nur im Postauto, und wechselt gerne ein paar Worte, besonders wenn man von Renato Scalvini, dem Fahrer mit dem urchigen Dialekt und der guten Laune chauffiert worden ist.“

Kandidat 8

Bruno Knuttli

Buschauffeur bei Postauto AG

„Die Postautostrecke auf die Griesalp im Berner Oberland gilt als die steilste Strecke Europas, mit 28 Prozent Steigung. Wer von den Chauffeuren im Betriebshof Aeschi will, wird im Sommer dort eingesetzt – auf strikt freiwilliger Basis also. Auch das dürfte eine Novität sein. Während der Fahrt erzählen die Chauffeure dann jeweils auch Geschichten, halten an den steilsten Stellen an, damit fotografiert werden kann etc. Ausser an Grosskampftagen also ein recht entspannter Betrieb.“

Bruno Knuttli fuhr am Nachmittag des 8. Juni 2018 den letzten Kurs von Reichenbach (Umstieg vom Zug her) auf die Griesalp. Im Bus sass ein junges Paar, welches – dem Gepäck nach zu schliessen – übers Wochenende in einer Hütte mit Freunden eine gemütliche Zeit verbringen wollten.

Erst im Bus merkten sie aber, dass sie ganz vergessen hatten, Brot (!) zu kaufen. Was tun? Die Frau ging zum Chauffeur und erzählte ihm das. Er fand, das sei kein Problem, parkierte im Dorf Kiental, bevor dann die Reise durch praktisch unbewohntes Gebiet ging, direkt vor der Bäckerei. Das Problem war gelöst, alle waren zufrieden, und der Fahrplan konnte eingehalten werden. Kein 08/15-Kundendienst, fand ich, auch bei einem entspannten Betrieb an einem durchschnittlichen Freitagnachmittag.“

Kandidatin 9

Frau Dimitrovski

Minibarservice bei Elvetino

„Frau Dimitrovski von Elvetino hat mir am 18. Januar 2018 im ersten Zug am Morgen von Luzern nach Genf einen Kaffee mit Gipfeli serviert. Als ich bezahlen wollte, stellte ich fest, dass ich nur 2.80 Franken Kleingeld und eine Zweihunderter-Note hatte. Fazit: Sie konnte mir kein Rückgeld geben. Ich erklärte ihr, dass sie wenigstens das Gipfeli zurücknehmen soll. Sie lehnte ab. Es täte mir gut. Ich soll es essen. Sie sei ja bis Lausanne im Zug, ich bis Genf. Bis dann habe sie sicher genügend Kleingeld.“

Kurz vor Lausanne kam sie wieder und erklärte, dass sie nicht genügend Kleingeld

habe, da fast alle mit Noten bezahlt hätten. Sie sagte mir, dass ich bestimmt wieder einmal fahren werde und es ihr dann bezahlen könne. Ich gab ihr dann wenigstens die 2.80 Franken. Und tatsächlich: Am 25. April 2018 habe ich sie wieder getroffen. Sie lehnte zuerst die Bezahlung ab, aber nahm dann das Geld an.“

Kandidatin 10

Sonja Peter

Reisezugbegleiterin FV SBB

„Am Samstag, 21. Juli fuhr ich mit dem „Gotthard Weekender“ 2891 von Zürich nach Göschenen und dann weiter mit der MGB Richtung Oberalp. Schon nach der Abfahrt in Zürich fiel mir die freundliche Begrüssung der Zugchefin (nicht ab Band) auf. Wegen einer unerklärlichen Disposition der Betriebszentrale wurde der rechtzeitig verkehrende Zug in Flüelen wegen der Überholung durch Zug 865 zurückbehalten und verkehrte ab Erstfeld mit 9 Minuten Verspätung. Die Übergangszeit in Göschenen beträgt 5 Minuten. Dank des Einsatzes der Zugchefin via Leitstelle in Bern wurde der Anschluss abgewartet. Vorbildlich hat sie das am Lautsprecher zwischen Erstfeld und Göschenen zweimal bekanntgegeben. Rund 20 Personen konnten davon profitieren.“

Kursbuch
Indicateur
Orario

Schweiz
Suisse
Svizzera

Fr. 19.80
+ plus Versand-
kostenanteil
Fr. 6.90

**Kursbuch
Indicateur
Orario**

2019

IGÖV ProBahn VCS

Bestellen Sie Ihr Kursbuch 2019

- Telefon 031 328 58 58
- kursbuch@verkehrsclub.ch
- www.verkehrsclub.ch/kursbuch

Das neue Kursbuch erscheint Ende November 2018.

Bestellen Sie Ihr Kursbuch schon heute und wir liefern es Ihnen rechtzeitig nach Hause.

Ein Projekt von



Schmal, effizient, zweisprachig

Erfahrungsaustausch, Kooperation für Synergien, Denkfabrik: Das will RAILplus sein, die geeinte Stimme der Schweizer Meterspurbahnen.

Kaspar P. Woker Wer in der Schweiz an Eisenbahn denkt, bleibt meist bei den SBB hängen, wohl auch weil die Staatsbahn bei Preissetzung und Fernverkehr führend ist. Wenig bekannt ist, dass die Meterspurbahnen mit 1300 Kilometern einen Viertel des schweizerischen Schienennetzes (ohne Tram/Metro) betreiben und respektable Leistungen erbringen. Intercity-Züge sucht man vergebens, touristische Expresszüge sind eines ihrer Markenzeichen. Die einzige S-Bahn im 7,5-Minuten-Takt ist meterspurig, die höchstgelegene Bahn Europas ebenfalls, genauso wie die vier Kilometer kurze Bahn nach Les Brenets (NE) mit ihren 70-jährigen Triebwagen.

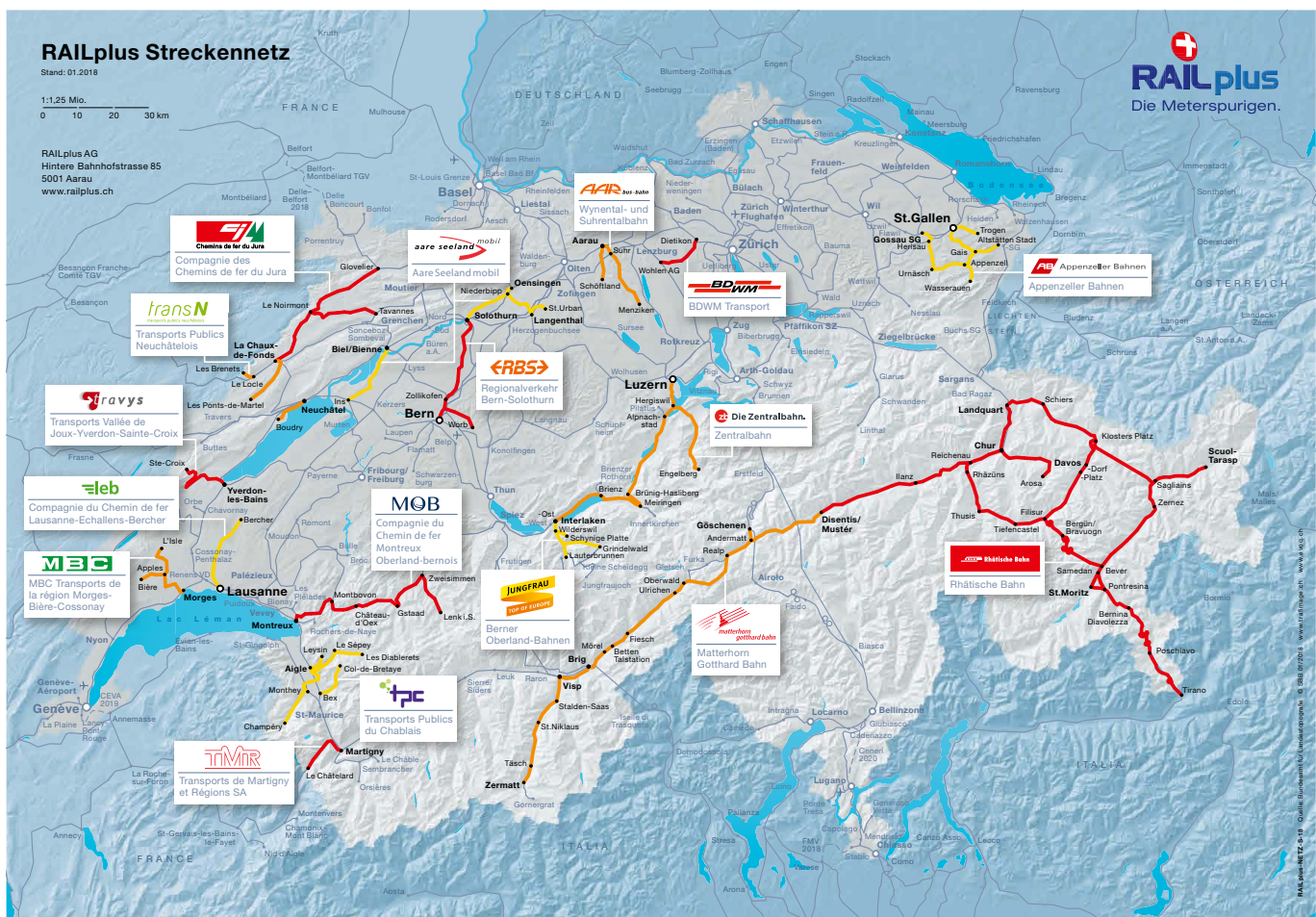
Historisch gesehen weisen die Meterspurbahnen fast nur die Spurbreite als gemeinsames Merkmal auf. Etliche wurden als Pioniertaten je nach Geld- und Stromquellen unterschiedlich elektrifiziert,

so dass die Normalien voneinander abweichen. Deshalb „fuhrwerke“ jede dieser Bahnen lange Zeit für sich – einige gingen dabei ein. Solange die kantonalen und eidgenössischen Behörden das jährliche Defizit deckten, funktionierte dies bei vielen Meterspurigen leidlich gut.

Um die Jahrtausendwende ging ein Ruck durch die Bahnlandschaft Schweiz. Bundesrat Leuenberger verpasste den Normalspurigen die Vorgabe „SBB + X“, womit die Zukunft von BLS und SOB (10 % des Schienennetzes) neben der Staatsbahn (62 %) politisch abgesichert wurde. Die „Bähnlein“ drohten vergessen zu gehen. Auf Initiative einiger initiativer Direktoren wurde 2003 RAILplus ins Leben gerufen, um eine klare Position der Meterspurigen in der Schweizer Bahnlandschaft zu markieren und in der sich abzeichnenden Reglementierungsflut des BAV vernünftige

Lösungen zu finden. EU-Richtlinien liessen grüssen, aber passten kaum für die „Schmalen“.

2005 startete die RAILplus AG mit sieben Aktionären (AB, ASm, BDWM, FART, MGB, RhB, WSB). 2006 kamen ZB, RBS, BOB, MOB dazu, die Tessiner FART trat wieder aus. 2018 ist nun ein Sprung in die Westschweiz erfolgt mit der Aufnahme von CJ, TransN, Travys, LEB, MBC, TMR, TPC (siehe Karte). Damit sind ausser den Tessiner Bahnen (FART – La Centovallina) und FLP (Lugano) sowie den freiburgischen TPF und der NStCM (Nyon) – mit denen je Gespräche im Gange sind – die meterspurigen Bahnen vereinigt. Nicht dazu gehören die BLT Basel und die FB Zürich, beide mit den städtischen Verkehrsbetrieben eng verknüpft. Indirekt, über die Brünigbahn, heute Teil der Zentralbahn (ZB), sind auch die SBB an RAILplus beteiligt.



>>> Schlank und effizient

Im Gespräch skizziert der Geschäftsführer von RAILplus, Joachim Greuter, am Sitz in Aarau die zentralen Punkte dieser Service-Holding, welche mit nur drei Mitarbeitenden auskommt. Jedes Mitglied bleibt eine selbständige und regional verankerte Unternehmung. Dies befähigt RAILplus, professionell und effizient zu produzieren. Kooperiert wird je nach Gebiet bilateral oder über die ganze Plattform. Vernetzt werden die jeweiligen Spezialisten untereinander, um das gesammelte Fachwissen auszunutzen, zukunftsgerichtete Projekte voranzutreiben und Raum zu schaffen für innovative Ideen. Synergien ergeben sich beim gebündelten Einkauf (Schienen, Schwellen, etc.) und bei der Ausbildung, die zentral koordiniert wird. Lokführer beispielsweise benötigen eine jährlich zu erneuernde BAV-Lizenz. Dabei wird der Führerstands-Simulator in Langenthal von allen genutzt und ein einheitliches Prüfungssystem im Fahrdienst angewendet. Zentral sind gemeinsame Stellungnahmen gegenüber dem Bundesamt für Verkehr und anderen Bundesstellen. Dies in Abstimmung mit der Litra und dem VöV, welche gegenüber Politik und Öffentlichkeit die ganze Transportbranche vertreten.

Als Lieferant von Rollmaterial für die Meterspurigen in der Schweiz bleibt praktisch nur Stadler Rail übrig. Trotzdem müssen die Ausschreibungen den WTO-

RAILplus oder Rail Plus?

wo „Mit Rail Plus sparen in vielen Ländern Europas“: Das verkünden SBB und DB auf ihren Webseiten. Rail Plus steht dort für ein Rabattprogramm, das kaum jemand kennt. Typisch „bahneuropäisch“: kompliziert und uneinheitlich. Nicht überall gültig, in Deutschland und Österreich nutzlos für GA- und Halbtaxabo-Besitzer. Für 25 Franken exklusiv für „Golden Agers“ ab 60, aber nur am bedienten Bahnschalter erhältlich, hingegen gratis für Junioren bis 26 Jahre. Definitiv nicht gültig ist Rail Plus auf den Meterspurigen um Trento, Bilbao, Barcelona und auf Korsika.

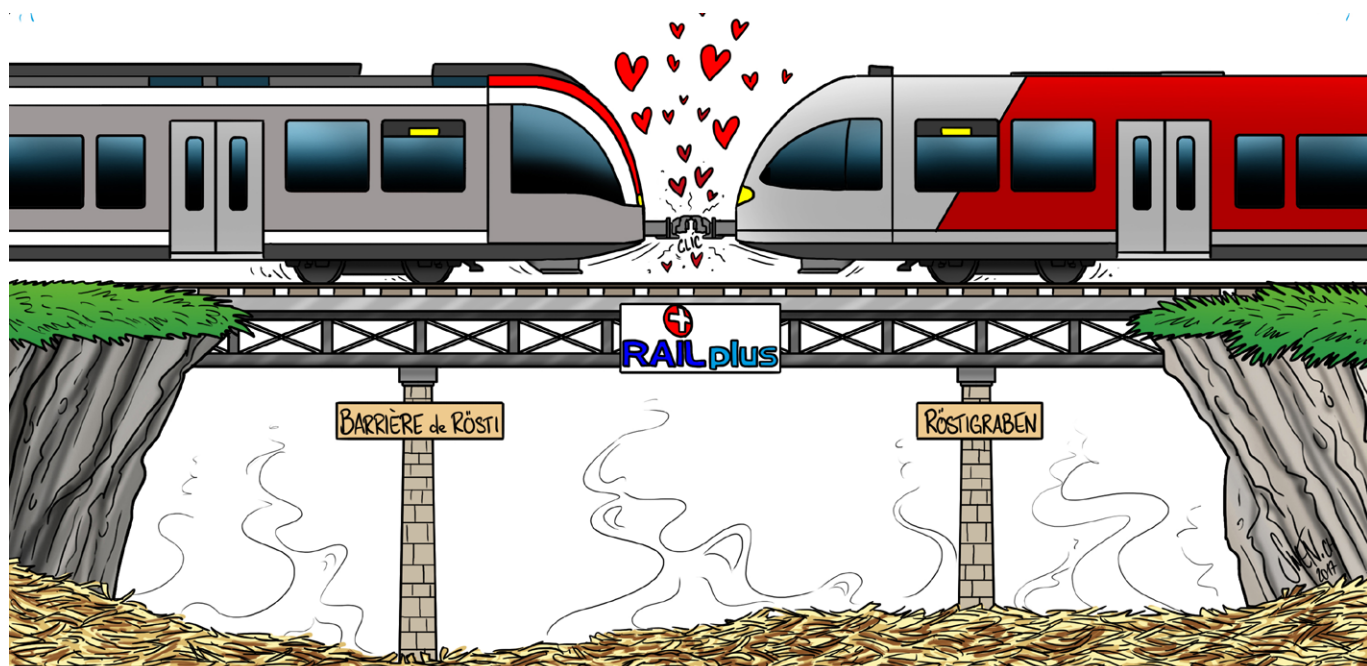
Regeln genügen, wozu Pflichtenhefte von mehreren Hundert Seiten erforderlich sind. Dies kann heute nicht mehr jede Bahn alleine stemmen. RAILplus hat eine Vorlage dazu erstellt. Dass nicht nur dies über die Sprachgrenze hinweg funktioniert, wird von der neu eingestellten, zweisprachigen Direktionsassistentin sichergestellt.

Und der Kundennutzen?

Seitens Pro Bahn interessiert primär der Effekt, den eine solche Zusammenarbeit für die Fahrgäste hat. Der Vertrieb, inklusive

die Zusammenarbeit mit den regionalen Verkehrsverbänden, und der Kundenservice bleiben die Domäne der Unternehmungen. Zum Beispiel Zugbegleiter werden bei der RhB, MGB, MOB und ZB eingesetzt. Gemeinsame Schulungen setzen Akzente für den Dienst am Kunden. Ganz individuell wird das Marketing gehandhabt, bringen doch Marken wie GoldenPass, Glacier-Express oder Mont-Blanc-Express dem Kunden mehr Nutzen als eine übergestülpte Marke RAILplus.

Das Plus für die Kunden ergibt sich indirekt. Durch die enge Zusammenarbeit werden Synergien genutzt und Kosten gespart. Das wirkt sich auf die Zuschüsse der öffentlichen Hand aus, denn mit wenigen touristischen Ausnahmen gehören die Angebote der Meterspurigen zum abgeltungsberechtigten Regionalverkehr. Dank der tieferen Kosten können mehr Züge in Gang gesetzt werden, um einen dichteren Takt anzubieten. Dies wissen Kunden in der Agglomeration – beispielsweise beim neu geschaffenen Zusammenschluss von BDWM/WSB zu „Aargau Verkehr“ – genauso zu schätzen wie Touristen – etwa bei der Berner-Oberland-Bahn, welche seit kurzem ganzjährig im Halbstundentakt nach Grindelwald fährt. So nehmen auch die Kantone die Stimme von RAILplus durchaus ernst, und dies nicht nur in Graubünden, wo die RhB die Staatsbahn schlechthin darstellt.



RAILplus macht den Sprung über den Röstigraben.

Quelle: Litra

Bienvenus les Métriques

RAILplus integriert die Meterspurbahnen der Romandie und schafft weitere Synergien. Letztlich profitieren auch die Kunden davon.

Kaspar P. Woker „Les petits trains de jadis“: So wurden sie liebevoll genannt, die meist kleinen Meterspurbahnen in der französischen Schweiz. Sie erschliessen Talschaften und Dörfer hinter Kornfeldern am Jurafuss – lange Stichlinien durch dünn besiedelte Gegenden. Sie hinterliessen je nach Sichtweise ein romantisches oder tristes Bild. Und doch, „la Brouette“, die LEB zwischen Lausanne und Echallens, ist daran, sich zur S-Bahn mit 15-Minuten-Takt und Tunnel statt Strassenstrecke zu mausern.

Es ist eindeutig: Die welschen Meterspurigen haben in den letzten zwanzig Jahren einen grossen Schritt vorwärts gemacht. Noch in den 80er Jahren waren einige von der Einstellung bedroht. Der Stundentakt war die Ausnahme, die Passagiere pro Zug hätten in einem Bus alle einen Sitzplatz vorgefunden. Einige wie die vier (Berg-) Bahnen im Chablais (TPC) ab Aigle und Bex haben sich zusammengeschlossen und ihre Technik vereinheitlicht: Zahnstange, Kupplungs- und Stromsystem. Andere sind in einem Konglomerat von Normal-/Meterspur-Bahnen und Bus aufgegangen: Travys (ex Yverdon – Ste Croix) oder TransN (Neuchâtel, ex CMN) und TMR in Martigny (ex Martigny – Châtelard, mit Anschluss nach Chamonix, Frankreich). Doch sie führten weiterhin ein Eigenleben.

Einen veritablen Schub – mit etwas Druck von Kantonen und Bund – hat die erstmalige gemeinsame Bestellung über knapp 100 Fahrzeuge vor fünf Jahren ausgelöst. Die bevorzugte regionale Bahnfertigung von Vevey-Technologies ist Geschichte, und so einigte man sich auf eine Gross-Serie fast identischer Triebzüge aus dem Hause Stadler. Massive Preisvorteile waren die Folge.

Inzwischen wurde in der Deutschschweiz die RAILplus aktiv. Die Vorteile der zentralen „Service-Holding“ kommen dort nicht nur bei grossem Schienennetz zum Tragen; auch kleinere profitieren, speziell beim gemeinsamen Einkauf. Erste Kontakte wurden von TransN sowie den Transports Martigny et Région (TMR) angestossen, welche mit ihren Walliser Kollegen der MGB bereits eine Zusammenarbeit



Martin von Känel:
General-Direktor der
Transports Martigny
et Région und
Vizepräsident der
RAILplus AG.
Bild: zVg

„Der Start der
'groupe romand' von
RAILplus ist geglückt.“

pfligten. TPC, Travys, CJ, MBC und LEB folgten. So ist der Sprung über die Saane in beiden Richtungen die logische Folge.

Erste Synergien seien spürbar, weiss Martin von Känel, Direktor TMR und Vizepräsident der RAILplus AG. Die Sprachbarriere bleibt ein gewisses Hindernis, doch bereits sind vier welsche Arbeitsgruppen aktiv: Rollmaterial, Infrastruktur, Materialbeschaffung und Ausbildung. Zumindest zweimal im Jahr tauscht man sich mit den Kollegen der Deutschschweiz aus. Zudem ist es gelungen, dank guter Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur, dieselben günstigeren Einkaufskonditionen zu erreichen.

Rahmenvereinbarungen mit dem BAV

Dank mehr Gewicht hat sich der Zugang zum BAV gewandelt, welches von allen Bahnen „best practice“ verlangt. Nicht jede Bahn muss jedes Thema mehr schlecht als recht selbst bearbeiten. Man kann auf Rat und Tat von Kollegen zurückgreifen, was Sicherheit und Synergien ergibt und wertvolle zwischenmenschliche Impulse bringt. Der Start der „groupe romand“ von RAILplus sei geglückt, bilanziert von Känel. Deshalb schaut er auch den zwei für die Zukunft happigen Themenkreisen gelassen entgegen. Heute schliesst das BAV mit jedem Infrastrukturbetreiber Rahmenvereinbarungen über vier Jahre für Erneuerung und Investitionen ab. Dank FABI stehen Mittel zur Verfügung, doch kleine Unternehmen können die gesprochenen

Mittel kaum ohne Unterstützung zeitgerecht verbauen. Dank Kooperation gelang es den TMR 2017 für 35 Mio. Franken zu investieren, mehrheitlich auf dem Normalspurnetz. Sichern von Bahnübergängen und Anpassungen wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind die grossen Brocken.

Ein zweites Thema wird die elektronische Obsoleszenz sein. Schienenfahrzeuge halten 30 bis 40 Jahre durch; deren Elektronik muss in dieser Zeit mehrere Male komplett ersetzt werden. Hier ergibt sich ein wesentlicher finanzieller Hebel, wenn dies bei den erwähnten Triebzügen in acht Jahren der Fall sein wird und gemeinsam eingekauft werden kann.

Austausch mit dem Ausland in grossem Stil gibt es bei den Meterspurigen noch nicht. Eine Ausnahme bilden die TMR, die als zertifizierte Werkstätte für (Zahnrad-)Drehgestelle und meterspurige Stadler-Fahrzeuge in Frankreich zugelassen sind. Zudem konnten sie mit der SNCF erreichen, dass das schweizerische Zugsicherungs- und Signalsystem MZ über Châtelard hinaus bis St-Gervais eingebaut und die bei beiden Bahnen verkehrenden Triebzüge mit dem gleichen Fahrgastinformationssystem ausgerüstet wurden: beides ein mühsam errungener aber finanziell wesentlicher Erfolg. Ähnliches könnte sich bei den Meterspurigen ereignen, wenn die FART im Tessin mit der SSIF Domodossola im Schlepptau dereinst wieder dazustösst.

Auch hier stellt sich die Frage nach dem Kundennutzen. „Positiv, wenn auch indirekt“, antwortet Martin von Känel: überall identischer Zugang zum System Bahn (gleiche Signaletik), operationell und technisch geschultes Personal verleiht Sicherheit auch bei Störungen, und aus den Synergien ergeben sich finanzielle Einsparungen. Das erlaubt, Leistungen auf weniger frequentierten Linien auszubauen. Daher sind in den Stosszeiten heute auch auf Stichlinien oft Züge in Doppeltraktion unterwegs. Für die gleiche Transportkapazität würden vier Gelenkbusse kaum ausreichen. Ein Erfolg für die „petits trains de jadis“ und deren Sicherung für die Zukunft.

Il Mendrisiotto penalizzato e non solo

Scarsi benefici a sud di Lugano dopo l'apertura di AlpTransit e della Mendrisio – Varese.

Edy Bernasconi La messa in esercizio della NTFA ha contribuito solo in parte al miglioramento delle relazioni ferroviarie non solo tra il Ticino e la Svizzera interna, ma anche all'interno del territorio cantonale. L'Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici (Astuti) si sta impegnando sin da quel momento perché l'apertura della nuova galleria di base sotto il Gottardo, ma anche la successiva inaugurazione della nuova linea transfrontaliera Mendrisio – Varese, possano portare risultati concreti a favore degli utenti e questo a stretto contatto con il Cantone e con le imprese di trasporto. Un esempio di come, tramite un costante dialogo, si possa arrivare a valide soluzioni è quello del treno Intercity che parte da Basilea alle 7.04, con arrivo a Locarno alle 10.15. Grazie ad un tempestivo intervento di Astuti è stato possibile garantire la coincidenza con il bus 324 per Spruga, che ora partirà alle 10.18 seppure solo nei giorni in cui viene effettuato il collegamento da Basilea. Questo spostamento di orario di soli due minuti permette alla clientela turistica di oltre Gottardo di raggiungere località turistiche delle valli ancor prima di mezzogiorno, ciò perlomeno fino a dicembre 2018. Si tratta, tuttavia, di una soluzione che pare essere solo temporanea visto che le cose sono destinate a cambiare, in peggio, con l'introduzione del Nuovo orario 2019 quando l'IC in questione, a seguito di una attesa di 20 minuti ad Arth-Goldau, arriverà a Locarno solo alle 10.41.

Il Mendrisiotto penalizzato

Il Mendrisiotto e, in particolare, i suoi centri di Chiasso e Mendrisio, già penalizzato in passato continuerà ad esserlo anche in futuro e su questo si è soffermata la presa di posizione che Astuti ha inviato al Consiglio di Stato ticinese nell'ambito della consultazione sull'Orario 2019. Con l'entrata in esercizio della Mendrisio – Varese il terminale di parte dei treni regionali S10 è stato spostato a Mendrisio e ciò



Viaggiatori verso Chiasso costretti al cambio di treno a Mendrisio.

Bild: gl

penalizza i viaggiatori che proseguono verso Chiasso costretti al cambio di treno a Mendrisio dopo, per chi viene da Oltre Gottardo, lunghi tempi di attesa a Lugano. Si consideri infatti anche che, da anni, la stazione di Chiasso e, con essa, quella di Mendrisio, non è più servita dai treni a lunga percorrenza salvo gli ultimi convogli serali – verso sud – e i primi del mattino in direzione nord. Un indirizzo, questo, confermato anche in risposta ad alcuni atti parlamentari e, in particolare, a quello del consigliere nazionale Marco Romano il quale aveva domandato di trasferire il terminale dei treni IC da Lugano, come è oggi, a Mendrisio. Le FFS non intendono cambiare strategia neppure per quei treni, come quello che parte alle 19.32 da Zurigo per concludere la sua corsa a Lugano e poi proseguire vuoto fino a Chiasso. Sempre la sera l'ultimo IC per Basilea parte alle 21.43 con coincidenza ad Arth-Goldau su Zurigo

Porte aperte

Porte aperte presso lo Swiss Rail Park di Biasca il 13 e 14 ottobre 2018.

Tra l'altro si potranno vedere e provare mezzi di trasporto (dalla bicicletta al treno) del passato, presente e futuro. Ulteriori informazioni possono essere lette su www.gottardo.ch

e per chi viene da sud con il RE delle 20.55, ciò implica tempi di attesa di 23 minuti a Lugano. E, stando alla risposta data al parlamentare di Mendrisio, sarà così anche fino al 2030-2035 e forse oltre, senza dimenticare come - a partire dal 2020 - neppure i treni Eurocity non faranno più tappa a Chiasso. E pensare che, quella a sud del ponte diga di Melide, dopo il Luganese è la regione più densamente abitata e industriosa del Ticino.

Un timido miglioramento, ma...

Le FFS hanno recentemente annunciato alcuni cambiamenti, in meglio, a sud di Mendrisio. Vi saranno così più treni regionali (S 10) con collegamento diretto fino a Chiasso e nella direzione opposta su Lugano nel numero di sei e quattro convogli. E' un passo avanti che è forse pure il risultato delle pressioni seguite alla petizione lanciata dal municipale di Chiasso Davide Dosi e che, in primavera, aveva raccolto oltre 2000 firme. Si tratta solo di un timido miglioramento rispetto alla situazione attuale se si considera che in futuro, ma già oggi, il collegamento tra Lugano e Chiasso potrebbe prevedere tempi fino a 57 minuti. Quanto basta per vanificare gli investimenti fatti e quelli in corso.

La politica si deve muovere

Finora la politica ha sempre reagito a rimorchio delle decisioni prese in alto. E' invece indispensabile che ci si muova in anticipo e questo vale, in particolare, in vista dell'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri. Bene ha fatto, a questo proposito, Bellinzona ad insistere affinché le relazioni tra Lugano – Bellinzona e Lugano – Locarno abbiano una frequenza di 15 minuti e non di mezz'ora. Soprattutto nessuno ha ancora parlato destini della vecchia tratta che collega Lugano con Giubiasco attraverso l'attuale passaggio del Ceneri e che tocca pure diverse stazioni (Lamone, Taverne, Mezzovico, Rivera). E' tempo di attivarsi, prima che arrivi il 2020.

Mobilité: quelle Suisse voulons-nous?

Lettre ouverte du CITraP-Vaud à Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard.

Daniel Mange Est-il possible d'imaginer pour la Suisse de demain une voie nouvelle, qui allie le meilleur de la Suisse nostalgique et de la Suisse d'avant-garde? Le Léman est sillonné aujourd'hui par la plus importante flotte Belle Epoque du monde, tandis qu'une multitude de convois ferroviaires «rétro», à vapeur ou électriques, nous ramènent quotidiennement au 19e siècle. Si, de son côté, la Suisse d'avant-garde concentrait son enseignement, sa recherche et son économie sur le développement pérenne de notre planète bleue – production d'énergies propres, lutte contre les pollutions, limitation du réchauffement climatique, technologies respectant l'homme et sa biosphère – alors la Suisse du développement durable pourrait concrétiser cette nouvelle voie. Le village musée de Ballenberg, les convois du Blonay – Chamby et les vapeurs du lac Léman côtoieraient une véritable Vallée de l'innovation, un réseau d'établissements d'enseignement et de recherche, d'entreprises et de startups, s'étendant du jet d'eau de Genève jusqu'à la Fraumünster de Zurich.

La Suisse mobile

La majorité des déplacements à l'intérieur de la Suisse se partagent aujourd'hui entre la route et le rail. Dès 1964, la route a vécu une révolution sans précédent, la construction ex nihilo d'un réseau national d'autoroutes rapprochant toutes les régions du pays. Le rail, né en 1847 entre Zurich et Baden, est resté le parent pauvre des transports: il n'a connu qu'un renouveau sur l'axe Ouest-Est, en 2004, avec l'aménagement d'une ligne nouvelle entre Berne et Olten, puis deux percées sur l'axe Nord-Sud, les tunnels de base du Lötschberg (2007) et du Saint-Gothard (2016), essentiellement consacrés au trafic des marchandises traversant l'Europe.

Renaissance du rail

Le rail a droit à une renaissance, comme la route; il mérite de nouvelles lignes à hautes performances (capacité et vitesse) plutôt que l'éternel rafistolage d'un réseau vieux de plus de 150 ans. Un plan existe, la «Croix fédérale de la mobilité», reposant

sur un axe magistral de Genève à Saint-Gall, reliant toutes les métropoles du pays à l'exception de Bâle, et un axe européen, de Bâle à Chiasso par le Saint-Gothard.

Le Conseil des Etats a déjà accepté, le 15 juin 2017, le postulat 17.3262 «Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire». Le 15 mars 2018, le conseiller national Marco Romano a déposé la motion 18.3263 «Croix fédérale de la mobilité. Avancer la planification et la conception

des tronçons ferroviaires suisses à grande vitesse, de frontière à frontière (N-S/E-O) à 2030/2035» visant à avancer l'étude de cette Croix dans l'étape 2025-2035 du PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire). A l'automne 2018, le Parlement se penchera sur le message du Conseil fédéral consacré à cette étape: il est crucial que l'étude de la Croix fédérale de la mobilité fasse partie intégrante de l'Arrêté fédéral y relatif.

Mobilität: Welche Schweiz wollen wir? Ein offener Brief der IGÖV des Kantons Waadt an Bundesrätin Doris Leuthard.

Ist es möglich, sich für die Schweiz von morgen einen neuen Weg vorzustellen, der das Beste der historischen Schweiz mit dem Besten der revolutionären Zukunft vereint? Der Genfersee wird heute von der wichtigen Schiffsflotte „Belle Epoque“ bedient, und eine Vielzahl von historischen Eisenbahnen, ob per Dampf oder Elektrizität, führen uns ins 19. Jahrhundert zurück. Wenn die zukunftsgerichtete Schweiz ihre Lehre, ihre Forschung und ihre Wirtschaft zum Thema nachhaltige Nutzung ebenso konzentrierte, so könnte sie den neuen Weg sichtbar machen. Dann würden das Freilichtmuseum Ballenberg, die Züge Blonay – Chamby und die Dampfer des Genfersees mit den Lehr- und Forschungsstätten sowie Unternehmen des zukunftsweisenden Innovationsgürtels in Kontakt kommen, der sich vom Jet d'eau in Genf bis zum Fraumünster in Zürich erstreckt.

Die Mehrzahl der heutigen Reisen innerhalb der Schweiz werden zwischen Bahn und Strasse aufgeteilt. Seit 1964 hat die Strasse eine bisher nie gekannte Revolution erlebt: Wie aus dem Nichts entstand ein nationales Netz, das sämtliche Regionen des Landes miteinander verbindet. Die Eisenbahn, gegründet mit der Linie Zürich – Baden im Jahr 1847, ist damit der arme Verwandte geworden. Alles, was sie bisher erhielt, sind die Neubaustrecke auf der Ost-West-Achse sowie die beiden Basistunnel am Lötschberg und Gotthard auf der Nord-Süd-

Achse – vor allem für den Güterverkehr gedacht.

Die Schiene hat ebenso ein Recht auf eine Renaissance wie bisher die Strasse. Sie verdient neue Hochleistungslinien (sowohl in Bezug auf Kapazität wie auf Geschwindigkeit) statt das ewige Flickwerk an einem über hundertfünfzigjährigen Netz. Dazu gibt es einen Plan, das „Schweizer Kreuz der Mobilität“, das auf zwei Hauptachsen basiert. Die innerschweizerische basiert auf der West-Ost-Achse von Genf nach St. Gallen, die europäische von Basel nach Chiasso.

Der Ständerat hat am 15. Juni 2017 das Postulat „Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz“ angenommen. Am 15. März 2018 hat Nationalrat Marco Romano die Motion 18.3263 „Verkehrskreuz Schweiz“ eingereicht. Planung und Projektierung der fehlenden Abschnitte im Schweizer Eisenbahn-Hochleistungsnetz von Grenze zu Grenze (Nord-Süd- und Ost-West-Achse) sollen vorgezogen und bis 2030/2035 realisiert werden. Im Herbst dieses Jahres wird das Parlament über diesen Ausbauschritt diskutieren. Dabei ist es wichtig, dass der Ansatz von „Schweizer Kreuz der Mobilität“ ein Bestandteil des entsprechenden Bundesratsbeschlusses ist.

Übersetzung: Andreas Theiler

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Nachrichten 1

Der erste „Walzer“ tanzt

Seit dem 6. August setzen die Appenzeller Bahnen (AB) auf der Linie Gossau – Appenzell – Wasserauen den ersten „Walzer“ im regulären Fahrgastbetrieb ein. Die weiteren vier Fahrzeuge auf dieser Linie folgen voraussichtlich bis Ende September 2018. Nach Lieferung des ersten „Walzers“ Ende März wurden die neuen Züge auf Herz und Nieren geprüft. Für die Typentests und Inbetriebnahme standen Mitarbeitende des Lieferanten Stadler Rail AG sowie der AB Tag und Nacht im Einsatz. (pd)

Hickhack um Gäubahn

Das Vorgehen der DB betreffend Ausbau der Gäubahn stösst auf Widerstand. Die Deutsche Bahn will auf den Einsatz der geplanten Neigetechnik verzichten und hat dabei Rückendeckung vom neuen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) erhalten, wie die „Weiler Zeitung“ (Ausgabe vom 24. Juli) berichtet. Die Betriebskosten für Neigetechnik seien zu hoch. In Baden-Württemberg ist man empört, und das Land will das Zepter offenbar selber in die Hand nehmen, wenn nötig neue Anbieter suchen, zum Beispiel die Schweizer Bundesbahnen, die bereits heute pro Tag acht direkte Intercity-Verbindungen zwischen Stuttgart und Zürich auf der Gäubahn betreiben. (gl)

TAV zwischen Stuhl und Bank

In Italien will die Fünf-Sterne-Bewegung (M5S), der grösste Koalitionspartner der neuen Regierung, den Bau der Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke (TAV) vom französischen Lyon bis ins italienische Turin stoppen. Und dies, obwohl bereits seit Jahren daran gearbeitet wird und Milliarden investiert wurden. Doch „No-TAV“ war eine Kernforderung der M5S-Anhänger. Ein Stopp würde zwei Milliarden Euro an Konventionalstrafen kosten und viele Bau ruinen zurücklassen. Die Lega als Koalitionspartner ist denn auch gegen den Unterbruch der Arbeiten. Lega-Chef Matteo Salvini sagte: „TAV wird gebaut.“ (gl)

Malpensa-Züge erst 2019

Entgegen aller Abmachungen und Versprechungen wird die stündliche und umsteigefreie Bahnverbindung mit Zügen der S-Bahn Tilo von Bellinzona via Lugano, Mendrisio und Varese zum internationalen

Flughafen Mailand-Malpensa nicht bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eingeführt, sondern wohl erst im Juni 2019. Bisher gibt es nur alle zwei Stunden eine Verbindung bis Malpensa mit der S 40, die für Fahrgäste von Lugano jedoch ein Umsteigen in Mendrisio erfordert. Im Falle der S 50 ist ein Umsteigen in Varese nötig. (gl)

Eurobus und FlixBus mit Partnerschaft

Eurobus ist für den Vertrieb eines nationalen Fernbusgeschäfts eine Partnerschaft mit dem erprobten Buchungssystem des Mobilitätsanbieters FlixBus eingegangen. Die Konzession, das Angebot, die Linienführung und das Pricing werden von Eurobus gehalten und bestimmt, doch die Buchung erfolgt über FlixBus, auch wenn die neue Webseite www.swiss-express.ch



angeklickt wird. Die drei konzessionierten nationalen Fernbuslinien (St. Gallen – Genf Flughafen, Chur – Sion und Zürich Flughafen – Basel EuroAirport – Lugano) werden seit 10. Juni 2018 täglich in beide Richtungen betrieben. Gemäss diverser Medienberichte hielt sich die Nachfrage bisher in Grenzen. (pd/gl)

EuroAirport ohne Schalter

Für ankommende Fluggäste am EuroAirport Basel-Mülhausen ist es seit dem 1. Juli vorbei mit der persönlichen Beratung: Die SBB haben den bedienten Schalter geschlossen. Die SBB rechtfertigten den Schritt mit Verweis auf die konstant abnehmende Nachfrage nach bedientem Verkauf. Rund 84 Prozent der Ticketverkäufe fänden heute über selbstbediente Verkaufsflächen statt. Am EuroAirport stehen den Kundinnen und Kunden zwei Billettautomaten zur Verfügung. Für persönliche Beratungen verweisen die SBB auf das bestehende Reisezentrum im Basler Bahnhof SBB. (pd/gl)

Mehr Angebot im Glarnerland

Die Kooperation zwischen der SOB und SBB bringt Vorteile für die Kunden im Raum Obersee/Glarnerland. Ab Dezember 2020 wird in dieser Region das Angebot ausgebaut: Zwischen Uznach und Rapperswil verkehren künftig vier Züge pro Stunde und Richtung. Auf der Strecke von Ziegelbrücke nach Rapperswil wird der Halbstundentakt eingeführt. (pd)

Der Effekt des Netzes

Durchgehende Billette für AVE (Hochgeschwindigkeitszüge), Regio-Express und S-Bahn, das sucht man in Spanien vergebens. Geschweige denn solche, die auch auf Buslinien, Metro oder Regionalbahnen gültig wären. Zaghafte Ansätze gibt es im Baskenland sowie bei ausgewählten Verbindungen der Staatsbahn Renfe. Fahrpläne für mehr als eine Zuggattung gleichzeitig findet man weder im Internet noch gedruckt. Insider suchen sich den Fahrplan auf www.bahn.de raus. Der Effekt des vernetzten öV wie in Deutschland, geschweige denn wie in der Schweiz, müsse in diesem Land endlich Eingang finden, wird im Editorial einer spanischen Eisenbahnzeitschrift moniert. Nur so lasse sich der Modalsplit der Bahn von lediglich 6,5 % endlich steigern. (wo)

Halbe Sachen machen keinen Sinn

Eine Volksinitiative will die Limmattalbahn halbieren. Diese Halbierungsinitiative kommt am 23. September 2018 zur Abstimmung. Pro Bahn lehnt sie klar ab.

Marcel Burlet Im November 2015 hat das Zürcher Stimmvolk mit 64,5 Prozent Ja-Stimmen der Limmattalbahn (LTB) den Segen gegeben und einen Kredit von 510 Millionen Franken bewilligt. Im betroffenen Bezirk Dietikon jedoch verwarfen 54 Prozent die Vorlage. In der Folge lancierten Limmattalbahn-Gegner aus der Region eine Initiative zur Reduktion des Projektes.

Worum geht es? Die LTB wird im Endausbau eine Länge von über 13 km haben, fährt auf der Tram-Meter-Spur und hält an 27 Haltestellen. Im Spätsommer 2019 soll zuerst die erste Etappe der Limmattalbahn zwischen Zürich-Altstetten und Schlieren-Geissweid in Betrieb gehen. Die Arbeiten rund um den Stadtplatz Schlieren während der vergangenen Sommerferien sind ein Meilenstein in dieser ersten Bauetappe der Limmattalbahn. Seit dem 20. August 2018 ist der Platz nun wieder befahrbar. Die zweite Etappe der Limmattalbahn wird dann von Schlieren nach Killwangen-Spreitenbach führen.

Ironie der Politik: Während der Zürcher Kantonsrat über die Initiative „Stoppt die Limmattalbahn ab Schlieren“ debattierte, verlegten Bauarbeiter am gleichen Tag weiterhin Gleise der Limmattalbahn. Die Lokalpresse verspottete den Widerstand unter dem Titel „Die alten Männer und die Bahn“, denn es sind ausgerechnet vier Ex-Stadträte aus Dietikon, die an vorderster Front gegen die LTB mobil machen. Der Kantonsrat hat übrigens mit 162 zu 1 Stimmen der Halbierungsinitiative eine massive Abfuhr erteilt.

Warum braucht es die LTB?

Das Limmattal ist eine der dynamischsten Regionen in der Schweiz. Ein starkes Wachstum der Bevölkerung und die Anzahl Arbeitsplätze werden zusätzlichen Verkehr generieren. Zunehmen soll gemäss kantonalen Richtplänen hauptsächlich der öffentliche Verkehr. Die LTB ist der wichtigste Feinverteiler zur S-Bahn. Sie entlastet Strassen und Ortszentren vor Mehrbelastung. Die allererste Eisenbahnstrecke in der Schweiz führte übrigens von Zürich nach Baden – also auch durchs Limmattal – und wurde im Jahre 1847 eröffnet. „Spanisch-Brötli-Bahn“ nannte sie der Volksmund, weil so die Zürcher innert 45 Minuten Fahrtzeit in den Genuss der beliebten Butter-Blätterteig-Spezialität aus Baden kamen.

Der öffentliche Verkehr als Tram-Feinverteiler hat im Westen von Zürich eine lange Tradition. Ende des Jahres 1900 wurde die Strecke von Zürich-Letzigraben nach Die-

tikon eröffnet. Ein Jahr später konnte man mit der Limmattal-Strassenbahn (LSB) von Weiningen nach Schlieren fahren. Bis 1955 verkehrte die Limmattal-Strassenbahn. In den 60er- und 70er-Jahren wurden viele Tramlinien in Schweizer Städten auf Busbetrieb umgestellt. In der Stadt Zürich traf es die Tramlinie 1: Sie wurde zur Buslinie 31 nach Schlieren. Der Rest der Infrastruktur der LSB ging später im Zürcher Tramnetz auf.

Nein zur Initiative!

Falls das Volk die bisherigen Pläne noch einmal bestätigt und die Initiative ‚Stoppt die Limmattalbahn‘ ablehnt, kann die LTB von Zürich-Altstetten bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach fertig gebaut werden. Auch Pro Bahn ist dem Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“ beigetreten und setzt sich klar gegen die „Abbruchinitiative“ ein. Die zweite Etappe der LTB bis nach Killwangen-Spreitenbach soll im Jahr 2022 nach Plan eröffnet werden können.

Gut passt dazu das unterstützende Abstimmungssignal aus dem Nachbarkanton gegen die Halbierungsinitiative. Der Aargauer Regierungsrat teilte am 17. August mit, dass er ein Richtplanverfahren starte und die LTB sogar bis nach Baden weiterbauen wolle. Die Limmattalbahn soll also in Zukunft nicht in Killwangen enden, sondern über Neuenhof und Wettingen nach Baden fahren. Das hiesse eine Verdoppelung der LTB, nicht eine Halbierung.

Fazit: Es braucht keinen Marschhalt oder gar Rückschritt. Die einzigartige Erfolgsgeschichte des öV in der Region Zürich muss weitergehen.



Eine neue Generation von Hochgeschwindigkeitszügen

Die französische Staatsbahn SNCF hat bei Alstom 100 neue TGV-Kompositionen bestellt.

Sylvain Meillasson Der definitive Beschluss des SNCF-Verwaltungsrates erfolgte am 26. Juli 2018. Die neuen Züge tragen die Bezeichnung TGV 2020 oder Avelia Horizon. Sie sollen in Ankauf und Betrieb rund zwanzig Prozent billiger sein als die bisherigen Züge. Der TGV der Zukunft ist nicht eine Revolution, sondern eine interessante Weiterentwicklung der bisherigen Züge.

Das neue Modell besteht aus zwei kurzen Antriebsfahrzeugen (Typ Amtrak) und neun Zwischenwagen, die etwas kürzer als die bisherigen werden. In der Version InOui bietet der Zug trotzdem 600 Sitzplätze, in der Version Ouigo sogar deren 740.



Schnittiges Design: Der neue TGV aus dem Hause Alstom. Bild: zVg

Das sind deutliche Steigerungen gegenüber älteren Modellen – 509 Plätze bei den Euroduplex 3UA, 3UF, 3UH, 556 Plätze bei den 3UFC alias Océane sowie 634 bei den Dasye Ouigo. Der TGV 2020 kann übrigens, wie alle früheren Typen auch, in Doppeltraktion verkehren.

Dank einer aerodynamisch besseren Form wird der Luftwiderstand stark gesenkt, im Vergleich zum Typ 3UFC um mehr als 10 Prozent. Dieser Gewinn erlaubt sowohl den Energieverbrauch wie die Dimensionen des Antriebs zu optimieren.

Die ersten neuen Antriebsfahrzeuge werden ihre Premiere in den USA haben, als neue Amtrak-Züge im Nordostkorridor Washington – New York – Boston. Diese „Avelia Liberty“ genannten Züge werden zurzeit im Staat New York gebaut. Sie bestehen aus neun bis zwölf einstöckigen Wagen mit Neigetechnik. Die Züge in Frankreich werden dagegen doppelstöckig sein und immer neun Wagen umfassen.

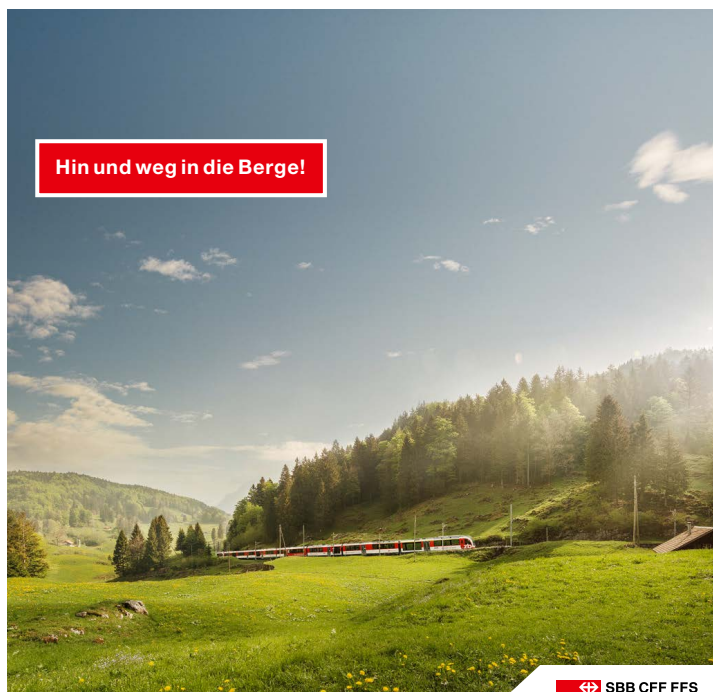
Die erste Serie der von der SNCF bestellten Avelia-Horizon-Züge wird höchstwahrscheinlich für zwei Stromarten gebaut und kann damit nur in Frankreich verkehren. Eine Dreistromversion mit zusätzlich 3 kV ist vorgesehen; diese könnte dann auch in Belgien, Italien etc. eingesetzt werden. Neben dem Einsatz auf europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken sollen die Züge auch anstelle der bisherigen Intercités (200 bis 220 km/h) fahren können.

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es noch keine Details, weder zum Umfang der Teillieferungen respektive Optionen noch zur Konfiguration. Daneben sind auch die Konstruktionsorte noch nicht bekannt. Der Terminplan könnte aber etwa so aussehen: Entwicklungsphase von rund 30 Monaten bis Mitte 2020, gefolgt von einem ersten Prototypen für Versuchsfahrten bis Mitte 2021, und schliesslich eine Serienfertigung ab 2023 mit einem Volumen von zehn bis zwölf Einheiten pro Jahr.

Aus dem Französischen übersetzt von Andreas Theiler

Anzeige

zb Die Zentralbahn.



Luzern–Interlaken Express und Luzern–Engelberg Express.

Atemberaubende Aussichten, tiefblaue Seen und naturbelassene Landschaften warten auf Sie!

www.zentralbahn.ch/ausfluege



Flugaufnahme von TGV-Bahnhof und TER-Haltestelle bei Méroux ausserhalb von Belfort.

Bild: SNCF-Réseau

Bahnhöfe ohne Berührung

Am 9. Dezember wird die Haltestelle Méroux der reaktivierten Regionallinie Delle – Belfort eingeweiht – direkt über dem TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard.

Kaspar P. Woker Méroux oder Belfort-Montbéliard TGV? Diese Frage stellt sich beim Betrachten des obigen Fotos. Die Haltepunkte beider Linien sind zwar am gleichen Ort, 30 Kilometer nördlich von Pruntrut, respektive 10 vor Belfort-Ville, aber gehören nicht zusammen. Unten die „Gare TGV“ an der TGV-Linie Rhin-Rhône, 2011 mit viel Pomp eingeweiht und von der Schweiz mitfinanziert. Quer darüber die Haltestelle Méroux der reaktivierten Regionallinie Delle – Belfort. Auch diese von der Schweiz mitfinanziert. Eröffnung am 9. Dezember 2018. Der architektonisch gelungene TGV-Terminal mit allem was dazu gehört und gedeckter Vorfahrt, die Haltestelle karg, ungedeckt über eine steile Treppe erreichbar via Lieferanten-Parkplatz. Einziger Komfort: ein Lift, immerhin direkt mit dem TGV-Perron verbunden.

Bis zu diesem Kreuzungspunkt werden täglich 10 RE-Züge ab Biel – Delémont verkehren. Das Umsteigen auf den TGV ist möglich, falls die geeigneten Bahnkunden zuerst ein Billett bis Méroux gelöst

und eine separate Buchung für den TGV getätigt haben. Aus Belfort-Ville fahren täglich 16 TER-Züge über Méroux bis Delle, wo auf die Schweizer RE umgestiegen wird, perrongleich aber ungedeckt. Die angedachten RE Biel – Belfort Ville wird es nicht geben. Angeblich fürchte die SNCF, dass Paris-Reisende ab dort in die preislich viel günstigeren konventionellen IR-Züge umsteigen würden, so ein Informant der FNAUT, der Schwester-Organisation von Pro Bahn.

Zwei Gründe sind für das unverständliche Nebeneinander der beiden Bahnhöfe auszumachen. Erstens: Gare TGV und Haltepunkt TER werden von unterschiedlichen Bereichen der SNCF betrieben. Zweitens: Die Benützung einer Gare TGV kostet den regionalen Besteller des TER-Zuges ein Mehrfaches als das Anfahren einer simplen Haltestelle. So einfach ist das, denn in Frankreich ist der Begriff „integrierte Transportkette“ im öV noch weitgehend unbekannt. Dass es auch anders geht, zeigt der benachbarte Bahnhof Besançon-Franche

Comté TGV, an dem TER und TGV friedlich nebeneinander am gleichen überdachten Perron ihre Fahrgäste austauschen. Vive la différence.

Mitte Juni ist eine Aufregung um den Halt der SBB-Züge in Morvillars dazu gekommen. Die Umlaufzeit von 42 Minuten Delle – Méroux – Delle sei zu kurz, um drei Zwischenstationen zu bedienen. Kurzerhand wurde im Fahrplanprojekt der für Pendler und Schüler wichtige Halt in Morvillars gestrichen. Nach einer massiven Intervention der Gemeinde mit Hinweis auf die extra gebauten P+R-Plätze sollen Versuchsfahrten im Sommer Aufschluss geben, ob die SBB-Flirts die Planzeiten unterbieten können und damit der gestrichene Halt gerettet werden könnte. Dass der Taktfahrplan auf Schweizer Seite angepasst werde, komme offenbar nicht in Frage, heisst es seitens der französischen Regionalbehörden, obschon in Grandgout oder Courtemaiche (Jura) wohl weniger Reisende ein- und aussteigen werden. Warten wir den definitiven Fahrplan ab.

Die Klus, das Thal und der Berg

Unterwegs im Kanton Solothurn mit dem Bipperlisi und der Oensingen–Balsthal-Bahn.

Kaspar P. Woker Die Klus, das Thal und der Berg: Drei Solothurner Landmarken, die viel mit dem öV zu tun haben. Dies wurde im Frühjahr einer Gruppe Bahnjournalisten bekannt gemacht. Weil sich Pro Bahn Schweiz 2016 mit der Linie Solothurn – Moutier und dem Weissenstein-Tunnel beschäftigt hat, ermuntern wir Leserinnen und Leser, sich selbst ein Bild dieser Region abseits der Touristenströme zu machen.

Start durch die Klus mit Anfahrt per IC via Olten oder Biel nach Oensingen. Achtung im Sommer 2019: Spezialfahrplan wegen Umbau dieses Bahnhofs. Aus Solothurn empfiehlt sich die Fahrt mit dem „Bipperlisi“ (ASm), dessen Strecke 2014 von Niederbipp nach Oensingen verlängert wurde. Dort heisst es in jedem Fall umzusteigen auf die Oensingen–Balsthal-Bahn (OeBB), die kürzeste Normalspurbahn der Schweiz, welche 1899 von der lokalen Industrie erstellt wurde. Noch heute ist sie zu einem Viertel im Besitz eines Papierverarbeiters, der auch das tägliche Güterzugs-

paar alimentiert. Die vier Kilometer lange Bahn durch die Klus ist ein Eldorado für Bahnnostalgiker. Zwei Dampfloks E 3/3 bei der Eröffnung, 1930 der Dampftriebwagen Fm 2/4 und 1943 drei Rangierloks Ce 2/2 sind die einzigen fabrikneuen Fahrzeuge, die je auf der OeBB zirkulierten. Die Personenwagen und die anderen Triebfahrzeuge wie blauer und roter Pfeil wurden als Occasionen beschafft. Dazu kommen zwei Dampf-Raritäten aus dem Park von SBB Historic, mit denen heute der nostalgische Betriebsteil nebst Güter- und Personenverkehr bestritten wird. Noch wird in Balsthal der weitherum geschätzte Bahnschalter mit Vollservice betrieben. Einen Fahrdienstleiter kennt die OeBB nicht, dieses Amt obliegt dem Lokführer des hin und her pendelnden Reisezugs.

Balsthal ist Ausgangspunkt der Postautolinien nach Waldenburg via oberer Hausenstein, Laufen via Passwang und Gänsbrunnen via Welschenrohr. Vorbildlich ist die Umsteigestation Thalbrücke. Zug und

Bus halten am selben Perron gleich gegenüber. Dort beginnt die Busfahrt durch die liebevolle Region Thal, versteckt zwischen zwei Juraketten. Erlebniswege, stille Natur und die Geschichte von Handwerk und Industrie sind die Trümpfe, die es im Naturpark Thal zu erleben gibt. Entschleunigen ist angesagt.

Dieser Park liegt sozusagen im Schatten des Weissensteins. Schlicht „dr Bärg“, wie ihn die Solothurner liebevoll nennen. Nach einem epischen Streit wurde die nos-



Tunnel-Kino Zug in Oberdorf (links) und Stilleben in Balsthal bei der OeBB.
Bilder: wo



**SICHER.
UNABHÄNGIG.
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung
auf Mass für den öffentlichen Verkehr
Versicherungsberatung und -vermittlung
für alle übrigen Versicherungsarten

VVST, Elisabethenanlage 25, Postfach, 4002 Basel
info@vvst.ch, www.vvst.ch



talgische Von-Roll-Sesselbahn ab Oberdorf durch eine Gondelbahn ersetzt. Dort geht es auch ins Loch unter dem Berg, in den 3,7 km langen Weissenstein-Tunnel bis Gänsbrunnen. Einst als Teil einer Transitlinie Frankreich – Lötschberg – Italien angedacht, hat dieser Tunnel nie mehr als bescheidene Regionalzüge gesehen und ist wie alle Jura-Durchstiche frühzeitig gealtert.

Wassereinbrüche, Bergdruck und Versinterungen verlangen nach einer Sanie-

rung in Millionenhöhe. Lohnt sich das für kaum 600 Personen, die pro Tag durch den Tunnel fahren? Ja, befand auch Pro Bahn, deren Sektionen Espace-Mittelland und Nordwestschweiz in der Mitwirkung zum Expertenbericht des Kantons Solothurn eingebunden waren. Die Topographie lässt jede Alternative mit Bussen uninteressant erscheinen. Das obere Thal ist auf diese unschlagbar schnelle Verbindung in den Kantonshauptort angewiesen. Inzwischen hat der Bund 85 Mio. Franken freigege-

ben. Mit einer minimalen Sanierung kann die BLS den Tunnel weitere 25 Jahre betreiben. Damit ist ab Juni 2020 eine 18-monatige Totalsperre dieser Linie verbunden.

Zwei Spezialitäten des Weissenstein-Tunnels: Beim Bau wurden Wasseradern angestochen. Reinstes Bergwasser, wie unsere Gruppe im April exklusiv testen konnte. Nach Starkregen fließen bis zu 900 Liter Wasser pro Sekunde aus dem Tunnel, welches gleich oberhalb des Bahnhofs Gänsbrunnen als veritabler Bach aus dem Berg strömt. Der Verein Tunnelkino betreibt einmal im Monat den Kinozug, wo spezielle Kurzstreifen in zugig-zügigem Ambiente gezeigt werden. Gebucht werden diese bei Greti Streit, Reisedienst Bahnhof Walkringen, einem engagierten Mitglied von Pro Bahn Espace-Mittelland.

Mehr Infos: oebb.ch, naturparkthal.ch, pro-weissenstein.ch, tunnelkino.ch, rdsw.ch, linie411.ch.

.....
**KOMFORT, SICHERHEIT,
 ZUVERLÄSSIGKEIT**
WIR BEWEGEN DIE SCHWEIZ!

© BOMBARDIER Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften. Alle Rechte vorbehalten.

Mehr als 1'000 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln.

Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER

Eine Saline wartet auf den öV-Anschluss

Ein spannendes Programm im Kanton Waadt: Von den Salzminen in Bex zur Blonay–Chamby-Bahn.

Roland Arnet Lorenz Degen organisierte im Kanton Waadt einen Tagesausflug der Sonderklasse. Start der Reise war Bex an der Grenze zum Unterwallis, das eisenbahntechnisch gut erschlossen ist mit SBB und BVB (Bex–Villars–Bretaye-Bahn). Erstaunlich ist nur, dass das von April bis Dezember geöffnete Museum der Salzminen als grösste Sehenswürdigkeit des Ortes nicht an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist – wir nutzten ein Taxi. Wer mit dem öV anreist, dem empfehle ich eine 50-minütige Wanderung ab der BVB-Haltestelle Bévieux durch den Wald zur Saline in Le Bouillet. Länger dauert der Fussmarsch vom SBB-Bahnhof Bex zu den „mines de sel“ (rund 90 Minuten, gelbe Markierungen). Schade, dass es nur mit dem Auto möglich ist, bequem zu den Salzminen zu fahren, denn die Gemeinde Bex verweigert der Saline seit Jahren einen Busanschluss, obwohl das Museum bis 65 000 Besucher pro Jahr verzeichnet.

Zur Saline: Das Alpensalz kommt seit 1680 von dort, also seit fast 340 Jahren. Seit Frühling 2018 ist das lebendige Museum wiedereröffnet, nachdem es im 2017 umfassend saniert und die Ausstellung erweitert wurde. Die Spuren der bergmännischen Salzgewinnung werden eindrucksvoll in einer fast zwei Stunden dauernden

Führung durch das Salzbergwerk gezeigt. Diese beginnt beim Eingang der Minen in Le Bouillet, wo vier Lokomotiven mit Baujahr 2009 und viel Rollmaterial auf Arbeit warten. Jede Lok kann bis zu vier Besuchswagen (je 5 m lang, 4-achsig) ins Berginnere ziehen. Dasselbe Rollmaterial wird übrigens auch von den 12 Mineuren benutzt, wenn sie in die Stollen zur Arbeit fahren, um neue Löcher für die Salzgewinnung zu bohren. Täglich werden in Bex bis 100 Tonnen Alpensalz verkaufsfertig hergestellt.

Schächte, Stollen, Treppen

Mit 15 km/h brachte uns die akkubetriebene Stollenbahnlok 800 Meter ins Berginnere zum Bahnhof St-Pierre. Ab da waren unsere Füsse für gut eine Stunde das Transportmittel. Riesige von Menschen geschaffene Hallen, Schächte, begehbare Stollen, Treppen und sogar ein Wasserrad erwarteten uns. Historisches Werkzeug wie Bohrmaschinen, Kipploren, Spreng-Hilfsmittel, eine Grubenlampensammlung und vieles mehr bereichern die Ausstellungsräume. Neu wurden unter anderem eine Transportbahn mit Holzloren, die auf Holzschienen verlegt sind, sowie eine händische Salzgewinnungsanlage erstellt, die für das Publikum das Natursalz „Fleur du sel“ herstellt (mehr Infos unter www.mines.ch).

Das Nachmittagsprogramm führte uns zur 1968 gegründeten Museumsbahn Blonay – Chamby, die das 50-jährige Jubiläum übrigens im Juni ausgiebig gefeiert hat. So reisten wir über Vevey nach Blonay. Dort steht noch der ausrangierte Triebwagen nach Les Pléiades und wartet auf den Abbruch. Wir wurden mit dem Leichttriebwagen ABFe 2/4 ex LLB 10 und zwei LLB-Güterwagen von Museumsbähnler abgeholt. Mehrere Fotohalte auf der 3 km langen Museumsstrecke wurden uns ermöglicht, so auch auf dem wunderschönen Viadukt, das kurz vor dem Abbruch steht. Der Bergdruck verunmöglicht leider die Rettung des über 100-jährigen Bauwerks. Ab September 2019 wird es durch eine moderne Neukonstruktion ersetzt.

Sébastien Jarne, einer der Mitbegründer der Museumsbahn, führte uns durch die vielseitige und historisch wertvolle Lokomotiv- und Rollmaterialsammlung. Zum Schluss noch ein Hinweis: Am 14. September wird wieder gefeiert, diesmal wegen dem historischen RhB-Fahrzeug Ge 4/4 181 ex Albulabahn. Das frisch renovierte Triebfahrzeug, an dem bei unserem Besuch noch intensiv gearbeitet wurde, hat dann den Tag der Wiederinbetriebnahme (mehr Infos unter www.blonay-chamby.ch).



Stollenbahn der Saline in Bex (oben) und die Museumsbahn Blonay–Chamby auf dem Viadukt, der leider abgebrochen werden muss.

Bilder: R.Arnet

Nachrichten 2

Fahrgastbefragung beim ZVV

Die Fahrgäste im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sind zufrieden mit der Qualität der Dienstleistungen. Das zeigt die Auswertung der jährlichen Fahrgastbefragung, wie der ZVV bekannt gab. Mit einer Gesamtzufriedenheit von 77 von 100 Punkten habe der ZVV seinen Zielwert von 76 Punkten zum dritten Mal in Folge erreicht. Die Fahrgäste schätzen vor allem das dichte und vielfältige Angebot: Die Bereiche Pünktlichkeit, Takt und Anschlussicherheit wurden mit 70 bis 80 Punkten allesamt sehr gut beurteilt. Die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis stieg leicht an, bewegt sich laut ZVV allerdings noch immer auf einem vergleichsweise tieferen Niveau (60 Punkte). Anders gesagt: Viele Kunden empfinden das Angebot als gut, aber zu teuer. (pd/lo)

„Speisezimmer der Nation“

Die SBB haben am 21. August in Zürich die neuen Speisewagen im Fernverkehrs-Doppelstockzug den Medien vorgestellt. Die neuen Züge werden ab dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember schrittweise in Betrieb genommen. Das „neue Speisezimmer der Nation“, wie es die SBB nennen, präsentierte sich modern und hell eingerichtet und bietet Platz für rund 30 Personen. Die neuen Doppelstock-Züge und damit die neuen Speisewagen werden vorwiegend als IC 1 zwischen Genf und St. Gallen verkehren. In den nächsten Jahren soll jeder IC und EC einen Speisewagen führen. Damit erfolgt bis 2021 eine Vergrößerung der Speisewagenflotte von heute 107 auf 159 Fahrzeuge. (pd)

„Bahnbau macht mobil“

Das Bahntechnikunternehmen Sersa Schweiz und das Verkehrshaus in Luzern eröffneten am 20. Juni zusammen eine neue Themeninsel in der Schienenhalle unter dem Motto „Bahnbau macht mobil“. Im Fokus steht die Welt der Bahntechnik und ihre vielfältigen Berufe. Fahrwege, Weichen sowie Fahrleitungen sind ein wichtiger Teil der Bahntechnik, deren Unterhalt besonders in der Nacht erfolgt. Gezeigt wird dauerhaft die Schotterreinigungsmaschine „Wieger“: Über 40 Jahre war sie schweizweit auf unzähligen Baustellen im Einsatz, vor allem wenn es um die Gesamterneuerung von Weichen ging. (pd)

Fernverkehr: SBB rekurrieren

Die BLS wird wohl ab Dezember 2019 die beiden Interregio-Linien Bern – Biel und Bern – Burgdorf – Olten bedienen. Sie akzeptierte die Konzession des Bundesamts für Verkehr (BAV) und verzichtete auf eine Beschwerde. Ursprünglich hatte die BLS fünf Linien beim BAV beantragt. Die SBB hingegen akzeptieren den BAV-Entscheid nicht, obwohl sie den überwiegenden Teil der Fernverkehrslinien inklusive das ganze Intercity-Netz behalten. In den Augen der SBB bedeutet der BAV-Entscheid (Aufteilung der Fernverkehrs-Konzession) einen verkehrspolitischen Systemwechsel mit weitreichenden Folgen für das bewährte System der öffentlichen Verkehrsbetriebe der Schweiz, wie sie im Juli 2018 mitteilten. (pd)



SwissPass auf dem Handy

Nach der Verknüpfung von Halbtax und E-Ticket wird nun auch den General- und Verbundabonnement-Besitzern eine digitale Alternative angeboten: Sie haben ab sofort die Möglichkeit, in der App BLS Mobil sowie in der SBB Preview App ihr Abonnement zu verknüpfen und SwissPass Mobile zu nutzen. Damit werde einem grossen Kundenbedürfnis Rechnung getragen, teilte ch-direct im Juli mit. Bei der Kontrolle müssen die Kunden nur noch ihr Smartphone mit dem digitalen SwissPass vorweisen. Das physische Mitführen des SwissPass entfällt in diesem Fall. (pd)

Neuer Katamaran

Nach zweijähriger Planungs- und Bauzeit wurde Ende Mai der neue Katamaran der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) auf den Namen „Bürgenstock“ getauft und in Betrieb genommen. Das moderne Schiff wird künftig ganzjährig auf der Linie Luzern – Kehrsiten-Bürgenstock eingesetzt und verkehrt im Stundentakt 17-mal täglich von frühmorgens bis Mitternacht. Beim Antriebssystem hat die Shiptec AG, eine Tochtergesellschaft der SGV, auf ein innovatives und eigens für diese Anwendung entwickeltes hybrides Antriebssystem zugegriffen. Im Luzerner Seebecken wird das Schiff nur im Elektromodus fahren, die Dieselmotoren bleiben abgeschaltet. Die Investitionskosten betragen rund 6 Mio. Franken. (pd)

Lifting für Schutzengel

Der grosse Schutzengel „L'ange protecteur“ der Künstlerin Niki de Saint Phalle, der im Zürich Hauptbahnhof über die Reisenden wacht, wurde im August vorsichtig restauriert. Die Arbeiten führte die Firma Ars Artis AG durch. Restaurator Christian Marty erklärte in einer SBB-Medienmitteilung: „Ganz sauber werden wir die Figur nicht mehr hinbekommen – die 20 Jahre in der Bahnhofshalle haben ihre Spuren hinterlassen“. So hätten Bremsstaub, Kondenswasser, Fett und Vogelkot die Skulptur verschmutzt. 1997, zum 150-Jahr-Jubiläum der SBB, kam der Engel als Geschenk der Firma Securitas nach Zürich. Per Schiff wurde er aus den USA über Rotterdam und Basel in die Limmatstadt verfrachtet. (pd)

Die Vernunft hat gesiegt

Die Zürcher Sektion von Pro Bahn ist erleichtert über den Ausgang der Volksabstimmung zur Einlage in den Verkehrsfonds.

Michael Strasser/Urs Schaffer Die Stimmbürger des Kantons Zürich haben am 10. Juni in einer kantonalen Volksabstimmung einen klaren Entscheid gefällt: Der Zürcher Kantonsrat darf sich nicht an der Kasse des öffentlichen Verkehrs des Regierungsrats vergreifen. Seit 2016 finanziert der Bund über den nationalen Bahninfrastrukturfonds grössere Ausbauprojekte. Dies betrifft insbesondere im Kanton Zürich den Bahnhof Zürich-Stadelhofen (Ausbau auf vier Gleise), die Erstellung des Brüttener Tunnels sowie den Bau des Zimmerbergbasistunnels II.

Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Alles andere wäre egoistisch und verantwortungslos gegenüber den zukünftigen Generationen gewesen. Wie vom Regierungsrat vorgeschlagen, werden vorübergehend von den bisherigen 70 Mio. Franken nur noch deren 50 Mio. als Ein-

lage in den kantonalen Verkehrsfonds fliesen. Der Kantonsrat wollte auf 20 Mio. kürzen. Das klare Nein (66 %) zu diesem Vorhaben zeigt deutlich, was es bringt, aus Spargründen am Volksbedürfnis vorbei zu politisieren.

Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz (PBS ZH) ist über diesen Volksentscheid sehr erfreut. Es stehen weitere Bauvorhaben an: die Limmattalbahn, Tram Affoltern, usw. Am kommenden 23. September werden sich die Stimmbürger erneut über eine kantonale Vorlage in Sachen öffentlicher Verkehr entscheiden müssen. Eine Volksinitiative verlangt, die zweite Etappe der Limmattalbahn nicht zu bauen (siehe Bericht auf Seite 15). Sowohl der Kantons- wie auch der Regierungsrat lehnen die Initiative ohne Gegenvorschlag ab. PBS ZH erhofft sich auch bei dieser Vorlage eine wuchtige Verwerfung.

Skandalöser Entscheid des Stadtrats

In St. Gallen will der Stadtrat eine Anzeigetafel am Bahnhof entfernen lassen und missachtet so die Interessen der öV-Kunden. Pro Bahn Ostschweiz ist empört.

Bruno Eberle Der Stadtrat von St. Gallen hat entschieden, die Anzeigetafel mit den Abfahrtszeiten von VBSG, Postauto und AB wieder zu entfernen, weil sie angeblich die Sicht auf die binäre Uhr verdecke. Dabei ist diese Anzeigetafel vom Bahnhofplatz aus gar nicht sichtbar.

Offenbar sind dem Stadtrat die Interessen von 80 000 Personen, die tagtäglich den Hauptbahnhof und die städtischen Verkehrsbetriebe benutzen, völlig egal. Dieser Entscheid reiht sich schön mit dem Fehlentscheid des damaligen Stadtrates ein, die Rathausunterführung nicht bis südlich des Bahnhofplatzes zu verlängern. Wir werden diese Unterführung noch schmerzlich vermissen.

Statt Informationsmöglichkeiten zu beseitigen würde sich der Stadtrat besser dafür einsetzen, dass auch in der immer noch völlig unternutzten Schalterhalle eine



Stein des Anstosses: Anzeigetafel.

Bild: be

Anzeigetafel mit den Abfahrtszeiten von VBSG, Postauto und AB aufgestellt wird. Es ist nicht verständlich, warum der Stadtrat 400 000 Franken für eine binäre Uhr ausgibt – übrigens: eine Uhr ist eine Uhr und kein Kunstwerk –, aber die Interessen der öV-Kunden mit Füßen tritt.

Gönnermitglieder

BERNMOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

- BL: Läuelfingen
- TG: Frauenfeld
- UR: Erstfeld
- ZH: Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Twindexx-Züge als Prügelknaben

Mit ausführlichen Erläuterungen wird im InfoForum 2/2018 der neue Doppelstock-Fernverkehrszug Twindexx von Bombardier begutachtet und eine lange Mängelliste erstellt. Zu wenig Platz für Velos, beengte Verhältnisse in der ersten Klasse oder die fehlende Abschleppmöglichkeit bei Pannen.

Es fällt auf, dass in letzter Zeit recht heftig auf diese neuen Züge eingepöbeln wird. Insbesondere wird die Behindertentauglichkeit bemängelt. Ja, es kommt der Eindruck auf, eine ganze Heerschar von Banausen hätte sich um die Entwicklung dieser Fahrzeuge gekümmert und die Vertretungen von Kundenorganisationen oder Behindertenverbände hätten sich bei der Besichtigung der Maquettes in Zurückhaltung geübt.

Gerade die fehlenden Plätze für Velos, Kinderwagen und voluminöses Gepäck werden immer wieder beanstandet. Es gibt eine einfache Lösung: Sitze herausreissen. Dank dieser Lösung haben alle diese Vehikel, inklusive die neuerdings als Gepäckrollis verwendeten Grüngutcontainer (!) genügend Platz – und zwar in der ersten und der zweiten Klasse.

Diese Vorschläge haben einen massiven Pferdefuss: Die normalen Passagiere zahlen die Zeche, indem sie je nach Situation stehend reisen. Sie haben ihre Fahrkarte und damit eigentlich einen Sitzplatz bezahlt – und zwar einen wesentlich höheren Preis als beispielsweise für ein Velobillett. Ganz zu schweigen vom immer unförmiger werdenden Gepäck: Es reist gratis mit und nimmt (Sitz)platz weg.

Noch ein Wort zu den fehlenden Lokomotiven: Seit einigen Jahrzehnten gehören lokbespannte Züge der Vergangenheit an und die verschiedensten Triebzüge sind an

ihre Stelle getreten, die alle bei Pannen als Ganzes abgeschleppt werden müssen und somit ausfallen. Aus diesem Grund ist es schleierhaft, weshalb dieser „Mangel“ als Argument gegen diese Züge herangezogen wird.

Nein, es waren keine Banausen, welche diese Züge entwickelt haben, sondern Fachkräfte, welche den Spagat zwischen den technischen Erfordernissen und den Ansprüchen der Passagiere zu erfüllen suchten. Ohne Kompromisse war dies nicht realisierbar, und es lassen sich keine hundertprozentigen Lösungen für alle Passagierkategorien finden. Das Resultat darf sich sehen lassen, es ist ein Zug herausgekommen, der das Reisen vergnüglich gestaltet und dem gute Fahrt zu wünschen ist.

Kurt Schreiber, Au

Ohne Kreditkarte kein Fundservice

Gewiss war es ein grober Fehler von mir, neulich meinen Rucksack im Zug Zürich – Basel SBB, der wieder nach Chur zurückfuhr, liegen zu lassen. Aber was darauf folgte, liess mir die Haare zu Berge stehen: Die Bahnpolizei, die ich per Handy-Anruf unverzüglich auf diesen Verlust und die Dringlichkeit aufmerksam machte (im Rucksack befanden sich die Fahrscheine für die Weiterfahrt, Ersatzschlüssel, die Agenda und weitere unersetzliche Dokumente), verwies mich „mangels Zuständigkeit“ weiter an den Fundservice. Dort wäre man zwar bereit gewesen, den Zugchef anzurufen, damit dieser den wichtigen Fundgegenstand umgehend hätte sicherstellen können, aber nur gegen sofortige Vorauszahlung von 80 Franken per Kreditkarte. Weil ich keine solche besitze, war mir diese einzige vernünftige Handlungsweise

aufgrund dieser bürokratischen Hürde, für die es keine logische Begründung gibt, verwehrt. Trotz der damit verbundenen erhöhten Verlustgefahr blieb mir also nur die Hoffnung, das betreffende Zugpersonal werde den Rucksack finden, bevor es zu spät ist. Trauriges Ergebnis: Obwohl oder gerade weil er viele Hinweise auf mich als Besitzer enthielt, ist mein Rucksack samt unersetzlichem Inhalt auf Nimmerwiedersehen verschwunden.

So etwas ist einfach weder Fund noch Service, sondern geradezu eine Einladung an die Langfingerzunft, in Zügen aktiv zu sein! Vermeidung von Kleinkriminalität und Kundenfreundlichkeit sehen anders aus, nämlich: Möglichkeit für sofortige Nachforschungen ohne Pflicht zur Vorauszahlung; kulanter Betrag für Nachforschungen und für gefundene Gegenstände; bessere Zusammenarbeit mit der Bahnpolizei; bessere Verlinkung mit anderen Fundbüros.

Silvio Tedaldi, Bern



Jetzt Mitglied werden!

online-Anmeldung unter:
www.pro-bahn.ch/de/10/160/Mitgliedschaft

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.–.

www.pro-bahn.ch

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
 Hirschemattstr. 54, 6003 Luzern
 T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
 Böcklinstrasse 13, 3006 Bern
 T 031 352 83 46
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
 Pro Bahn NWCH, 4000 Basel
 T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident
 Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen
 T 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente
 Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna
 T 079 248 5014
fabio@fabiocanevascini.ch

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
 Hirschemattstr. 54, 6003 Luzern
 T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ZÜRICH

Michael Strasser, Präsident
 Tannenbergrasse 56,
 8625 Gossau / ZH
 T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



INNOTRANS
Indoor: Halle 2.2 Stand 103
Outdoor: Stand 0/615

5000

LAUFMETER

STADLER-ZÜGE ZUM ANFASSEN

FLIRT
KISS
METRO
EURODUAL
TAILOR-
MADE

Sieben gute Gründe nach Berlin zu fahren: Stadler präsentiert auf der InnoTrans auf 500 Schienenmetern sieben verschiedene Fahrzeuge. Entdecken Sie den Bestseller FLIRT in zwei neuen Ausprägungen, den modernsten KISS, zwei Tailor-Made-Züge, eine METRO, die selber fährt und eine bi-modale Lokomotive. Ausserdem erfahren Sie bei Stadler mehr über die neusten Entwicklungen aus der Instandhaltung. www.stadlerrail.com

STADLER